إنترناشيونال

إنترناشيونال نت

NET International

INTERNATIONAL

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

إنترناشيونال نت سبتمبر 2006/ شعبان 1427

International Net September 2006/ Shaaban 1427

- مسلسل الكوارث الدامية يدق ناقوس الخطر
- التعاملات الجمركية على الإنترنت .. جلال أبو الفتوح.
- المدينة الحرة فى الميزان.
- حرب جديدة ضد المبيدات المسرطنة.
- خطوط جديدة للتعاون بين الجانب السعودى والأكاديمية العربية.
- صواريخ جديدة محملة برؤوس إيمانية.
- الأطفال الأبرياء ومصاصو الدماء.
- إلى أين مشروع مبارك كول؟



إهـــــــداء ٢٠٠٦
انترناشيونال نت
المملكة المتحدة



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد

المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير
نشأت الديهى

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل – سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ربان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* سهير خميس (+2) 0129326936
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى 0124614924(+2)
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

* السعودية – جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (966+)
فاكس: (6369459) - (2) - (966+)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

توزع فى جميع أنحاء العالم

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

التجارة الإلكترونية أصبحت ضرورة

إستضافت مصر المؤتمر الثانى للمجموعة التأسيسية للجمعية الدولية لقانون الإنترنت والتجارة الإلكترونية لرئاسة الشيخ سعد الحارثى رئيس مجلس إدارة المجلس العربى الأوروبى الأفريقى التجارى، وقد أعلن الدكتور احمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية فى إفتتاح المؤتمر أن ما تشهده المرحلة الحالية من تحديات يتطلب دخول منظمات المجتمع المدنى إلى جميع مجالات التجارة الإلكترونية لدعم تنمية التجارة العربية وتنظم الإستثمار العربى، ولذا فإن مجلس الوحدة الإقتصادية العربى يعمل فى هذين الإتجاهين لأن الدخول فى مجال التجارة الإلكترونية سيزيد من قدرة الإقتصاد العربى على تنمية وفتح مجالات الإستثمار، وأكد الدكتور جويلى إستعداد المجلس العربى للوحدة الإقتصادية لدعم جهود الجمعية الدولية لقانون الإنترنت، وتقديم الدعم الفنى والمعنوى لتمكينها من القيام برسالتها فى التجارة الإلكترونية خاصة بعدما أصبحت ضرورة وقد تم إعداد خريطة عربية للإستثمار إنضم إليها حتى الآن 15 دولة، وسيتم التوقيع على إتفاقية التوقيع الإلكترونى فى ديسمبر القادم.

وأشار سعد الحارثى إلى أن التجارة الإلكترونية تمثل عنصراً هاماً بالنسبة لتعزيز العلاقات بين الدول والأفراد التى تقوم على المساواة والمنفعة المتبادلة مما يتيح للدول العربية وضع الحلول للمشكلات التى تواجهها وعلى رأسها مشكلة البطالة وسلبيات البيئية والتنمية الإدارية، كما أن التوسع فى إستخدام العقود والخطابات الإلكترونية سيساهم فى تحسين كفاءة الأنشطة التجارية ويتيح الفرص للوصول إلى أسواق كانت بعيدة المنال فى الماضى.

وأكد المستشار أشرف خفاجى مقرر المجموعة التأسيسية للمجموعة الدولية لقانون الإنترنت على أن الهدف الأساسى الذى نسعى إليه من التجارة الإلكترونية هو مواكبة العقل العربى لمستجدات العصر ليلحق بركب التكنولوجيا وأن يثبت للعالم أن العقل العربى لا يقل عن نظيره، ومن هنا بدأنا مشوار التعاون مع المجلس العربى الأوروبى الأفريقى التجارى لتعزيز العلاقات ومد جسور التفاهم بين أوروبا وأفريقيا والعالم العربى، وطالب خفاجى بإعداد قانون موحد لجرائم الإنترنت.

إن من أهم الآثار البارزة للتجارة الإلكترونية تأثيرها على الإستثمار والصادرات والواردات، ولذا فإن لها آثاراً إيجابية فى حجم التجارة العالمية، وخدمة أغراض التصدير، ودعم القدرة التنافسية للصادرات فى الأسواق العالمية، ولابد من الإعتراف بأن التجارة الإلكترونية توفر عدة مصادر تصديرية من أهمها فتح الأسواق العالمية أمام المتعاملين، وزيادة القدرة على التواجد فى تلك الأسواق بدون أية قيود زمانية أومكانية.

لقد أجمع المتخصصون على أن التجارة الإلكترونية تساعد على:

* زيادة القدرة التنافسية للصادرات
* زيادة الكفاءة وتوفير الفاعلية وتكامل الأسواق
* زيادة كفاءة المعاملات التجارية التى تتم إلكترونياً بعيداً عن الوسطاء والسماسرة.

كما أن للتجارة الإلكترونية تأثير جيد على زيادة الإستثمارات سواء المحلية أو الأجنبية مما يؤدى إلى زيادة النمو الإقتصادى نتيجة لتخفيض تكلفة الإستثمار بسبب توافر المعلومات بأقل التكاليف.

لقد بدأت التجارة الإلكترونية فى العالم فى منتصف التسعينيات، وتصل نسبة تزايد حجم التعامل بها سنوياً إلى 200% ويبلغ إجمالى الإستثمارات فيها العام الماضى 4 تريليون دولار، ويمثل هذا الرقم حوالى 8% من جملة التجارة العالمية، وقد تزايد عدد المشتركين فيها فى منتصف العام الجارى إلى 250 مليون شخص، ويصل عدد الشركات العالمية العاملة فى التجارة الإلكترونية إلى 800 ألف شركة إن التجارة الإلكترونية أو جدتها الثورة المعلوماتية وتكنولوجيا الإتصالات خاصة بعدما أصبحت شبكة الإنترنت متاحة للجميع مما ساعد على تسهيل المعاملات التجارية بدون قيود تشريعية، وقد بلغ الحجم العالمى لنشاط هذه التجارة أكثر من 800 مليار دولار سنوياً.

أن على الدول العربية زيادة الإستثمار فى تكنولوجيا المعلومات والإتصالات، والتصدى للتحديات التى تواجه صناعة البرمجيات، وتبادل الخبرات والمعلومات على المستوى العالمى، وإنتاج الأنظمة المتداخلة القادرة على المنافسة دولياً، وتسويق البرامج المصنعة محلياً فى الأسواق العالمية عن طريق جهاز تسويقى عالى الكفاءة فى جمع المعلومات وتحليلها للتعرف على دراسة البرامج المنافسة، وتوفير الكوادر القانونية المدربة على التعامل مع الأبعاد القانونية فى صادرات البرمجيات فى إطار النظم والقوانين والمناقصات الدولية، كما أنه من المهم تطوير الأساليب العلمية لإقامة المؤتمرات والندوات العلمية لمناقشة المستجدات التى تطرأ على نظام التجارة الإلكترونية.

عاصم السيد أحمد



MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

ISPS

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  - 2 Mobile Cranes.
  - 6 Transtainer (RTG).
  - 34 Reach Stacker.
  - 47 Tractors & Semi-trailers.

Inland terminal area: 50000m2

Terminal capacity: 6000 TEU

LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239



No. 1 in Paints

الأستاذ / سمير حجازى مدير مبيعات الدهانات البحرية يوتن مصر يوقع العقد مع الشركة الأوكرانية UKRSPETSEXPORT

وقعت شركة المهندس يوتن للبويات والدهانات البحرية عقد توريد الدهانات البحرية مع شركة UKRSPETSEXPORT الأوكرانية

واللازمة لدهان السفينة طراز RORO بحمولة إجمالية قدرها 10000 طن والتى يتم بنائها بشركة ترسانة الإسكندرية بالتعاون مع الجانب الأوكرانى

وتنتهز شركة المهندس يوتن للدهانات الفرصة لتهنئة القوات المسلحة بتدشين سفينة النقل "الحرية 2"

كما تتقدم الشركة بخالص الشكر والتقدير

للشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن

على الثقة الغالية التى أولتها إياها بإستخدام دهاناتها الفائقة الجودة والمصنعة محليا بمصنع الشركة بمصر حيث تتميز الدهانات البحرية لشركة المهندس يوتن بإستخدام خامات صديقة للبيئة ومطابقة للمواصفات العالمية من شركة يوتن الأم بالنرويج نظرا للأهمية الإستراتيجية لهذه الدهانات من حيث أهمية الحفاظ على أبدان السفن وزيادة كفاءة طاقتها وسرعتها





خدمة مميزة من كادمار للبضائع العامه من موانئ الصين إلى مينائى دمياط والسويس





اللواء/ توفيق أبو جندية — اللواء/ هشام السرساوى — المهندس/ مدحت القاضي

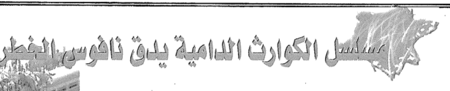
فى لقاء مع المهندس مدحت القاضي نائب رئيس مجلس إداره شركه كادمار للملاحه وكلاء خطوط ثورسون بجمهورية مصر العربية أفاد سيادته أنه نظرا للنمو المتزايد للحركه التجارية مع دول الشرق الأقصى و بخاصه الصين فقد بدء خط ثورسون لاينز التايلاندى بتنمية خدماته المميزة لتتضمن رحلات منتظمه من ميناء ليانجونجانج الصينى و هو أحد الموانئ الرئيسية للبضائع العامة بالصين إلى كل من ميناء دمياط و ميناء السويس بصفة دورية بمعدل إبحاران شهريا

ومن المعروف أن خط الثورسون المنتظم للبضاعة العامة قد بدأ خدمة الموانئ المصرية بالبحر المتوسط منذ ثلاث سنوات كأمتداد لخدمة الموانئ المصريه بالبحر الأحمر التى بدأها قبل عشرون عاما.

يقوم خط الثورسون بتقديم خدماته المختلفة للبضائع العامة من موانئ الصين وماليزيا وأندونسيا وتايلاند من الأخشاب والأوراق والمواسير والزجاج والمشاريع بجانب طرود البضاعة العامة المتوسطة الحجم والصغيرة وذلك من خلال أمتلاكه لثمانية وأربعون باخرة حديثة Box Shape مجهزة بالأوناش العملاقة.

ومن خلال زيارات مديرى الخط المنتظمه إلى ميناء دمياط الذى يعتبر الميناء الرئيسى للخط بمنطقة البحر المتوسط توجه إدارة الخط بتوجيه الشكر إلى سيادة اللواء توفيق أبو جنديه رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط على حسن أداء الميناء بوجه عام من سرعة تراكى وإنهاء الإجراءات ومعدلات الشحن والتفريغ العاليه وتوفر الساحات للتخزين.

كما أشاد مسؤلى الخط بالخدمات التى تقدمها هيئة موانى البحر الأحمر للبواخر برئاسة السيد اللواء هشام السرساوى وأثنوا على مجهوداته الأمر الذى شجع الخط على الدفع بمزيد من البواخر على الخطوط العاملة على الموانئ المصرية لخدمة الإقتصاد المصرى حيث أن تلك البواخر تقوم بشحن صادرات مصرية صب بعد الإنتهاء من التفريغ بإتجاه جنوب شرق أسيا.



مسلسل الكوارث الدامية يدق نافوس الخطر

- **مصرع 56 وإصابة 143 فى تصادم قطارين..**
- **الاستعانة بالقوات المسلحة لقص كتل الحديد لاستخراج الجثث**
- **علاج المصابين فى 6 مستشفيات. وتجميع الأشلاء فى مشرحة زينهم**

فى كارثة جديدة من مآسي القطارات.. لقى 58 راكبا مصرعهم، وأصيب 143 بإصابات مختلفة، فى حادث مروع قرب مساكن مدينة قليوب فى السابعة و15 دقيقة صباح أمس، عندما اصطدم القطار رقم 808 القادم من المنصورة إلى القاهرة بمؤخرة قطار الركاب رقم 344 المتجه من مدينة بنها إلى القاهرة، ولم يستطع سائق قطار المنصورة (عبدالرحمن عبدالعاطى)، الذى لقى مصرعه، تهدئة السرعة أو إيقاف القطار لعطل بجهاز التحكم الآلى، فاصطدم بعنف بقطار بنها، مما أدي إلى تناثر بعض أشلاء الضحايا بين حطام القطارين، بينما سارع مئات الركاب بإلقاء أنفسهم من النوافذ والأبواب للنجاة، خاصة أن شدة الاصطدام أشعلت حريقا بين عربات القطارين، وأمكن السيطرة عليه بسرعة قبل أن يلحق بالضحايا والمصابين، وأمكن إنقاذ الجثث من التفحم.

وفى لحظات بدت كالجحيم تحولت العربات الثلاث من مؤخرة قطار بنها إلى حطام وكتل من الحديد المعجون بالدماء والأشلاء التي تناثرت لمسافات بعيدة، بينما تهشمت تماما مقدمة قطار المنصورة وعربتان خلفها.

سيناريو المأساة رواه شهود العيان من الناجين، ومعظمهم من الموظفين والعاملين فى القاهرة، بعضهم أكد أن قطار بنها هدأ من سرعته وتوقف بشكل مفاجئ بمحطة قطارات قليوب، على الرغم من أنه ليس مصرحا له بالتوقف فى هذه المحطة، بينما أكد البعض الآخر أن القطار لم يتوقف وإنما هدأ من سرعته فقط، وكانت عرباته مكتظة بالركاب، والبعض كان جالسا على المقاعد، والكثيرون يملأون الطرقات وقوفا، وفجأة ودون سابق إنذار؛ كان الموت قادما بسرعة مع القطار القادم من المنصورة بسرعته المعتادة، وفوجئ السائق بقطار بنها أمامه علي الخط نفسه، ولم ينتبه إلى الإشارة الضوئية التي تنبهه لتهدئة السرعة، فحاول جاهدا مع مساعده هاشم فتحي إيقاف القطار أو تهدئته، ولكنهما اكتشاف أن جهاز التحكم الآلي لا يعمل، وأصبح القرار للقضاء والقدر كما جرت العادة فى جميع الكوارث.



وأسرعت فيه فرق الإنقاذ، والإسعاف، والدفاع المدني، ومحافظ القليوبية المستشار عدلى حسين، ووزراء: الصحة، والنقل، والتضامن الاجتماعي إلى موقع المأساة.

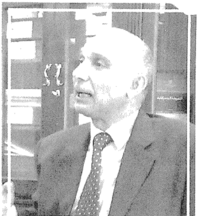
وقد واجهت فرق الإنقاذ صعوبات كبيرة فى انتشال جثث الضحايا من بين حطام العربات، بعد أن تحولت إلى كتل من الحديد المطحون، فتمت الاستعانة بفرق متخصصة من القوات المسلحة، وهيئة السكك الحديدية لقص ونشر الحطام لاستخراج الجثث المشوهة، وبعض الأشلاء العالقة، وتم تجميع كل الجثث المجهولة والأشلاء ونقلها إلى مشرحة زينهم، تمهيدا للتعرف عليها من ذويهم، أو بتحليل الحمض النووي.

وانتقل إلى موقع الحادث المستشار عبدالمجيد محمود النائب العام علي رأس فريق من أعضاء النيابة لإجراء المعاينة علي الطبيعة، ولسؤال المصابين فى المستشفيات. وأمرت النيابة بالتحفظ علي مساعد سائق قطار المنصورة المصاب.

وفى موقع الحادث؛ عقد وزراء: الصحة، والنقل، والتضامن الاجتماعي مؤتمرا صحفيا قال فيه الدكتور الجبلي: إنه تم رفع درجة الاستعداد للحالة القصوي فى عشرة مستشفيات قريبة من موقع الحادث، وعدد من المراكز الطبية المتخصصة، مشيرا إلى أن عدد المتوفين ارتفع إلى 56 قتيلا، وأن عدد المصابين ارتفع إلى 143 من بينهم أربعة فى حالة حرجة، وتكشفت مفاجآت جديدة والمجلة ماثلة للطبع. أن سائق قطار بنها ومساعده كشف النقاب عن أن عامل السيمافور أعطى إذن بالتحرك وأن العامل الآخر أمره بالتوقف وكان وزير النقل قد أقال رئيس هيئة السكك الحديدية حنفى عبد القوى وأصدر قراراً بندب المهندس أشرف سلامة أبو زيد برئاسة الهيئة.

رئيس الجمارك المصرية لـ

في حوار لا تنقصه الصراحة والموضوعية



الأستاذ / جلال أبو الفتوح

- أصبحنا على مشارف العالمية
- نتهى وقت الكلام وحان وقت العمل
- طالما هناك جمارك لابد وان يكون هناك تهريب
- اصبحنا نستثمر فى العنصر البشرى
- نشر الثقافة الجمركية مسئولية الجميع
- مجتمع الاعمال اصبح شريكا لنا فى التطوير

تعيش الجمارك المصرية حالة أستنفار شامل حيث الاصلاحات الجذرية التي وصلت بالجمارك المصرية الي مكانة رائعة علي كافة الاصعدة الداخلية والخارجية بيد ان تلك المكانة وذلك المستوي ما كان له ان يكون لولا تضافر كافة الجهود لاحداث هذه الطفرة التي شهد ويشهد بها الجميع لقد انفكت الجمارك المصرية من عقال الروتين والبيروقراطية وامسكت بتلابيب التطوير والتحديث وانفتحت الجمارك المصرية علي العالم فاعلة ومتفاعلة تنقل كل جديد محاولة اللحاق بكل تطوير يحدث في اي دولة في العالم لقد بدات الجمارك معركة طويلة ومستمرة وهادفة وتسير وفق استراتيجية واضحة

في ظل اصلاح شامل وتغييرات جذرية علي مستوي الاقتصاد المصري الذي استمر طويلا داخل زجاجة التخلف فما بين الخروج من (عنق الزجاجة) و الدخول في (زجاجة العنق) كانت لوغاريتمات الخطط والبرامج الحكومية المتعاقبة

وفي لحظات فارقة كان علي مصر ان تخوض المعركة بكل شجاعة وواقعية

لقد كانت المعارك الاصلاحية والتصحيحية من خلال الادوات والاليات الاقتصادية والمالية والنقدية هي الاساس ومع التوجهات الاليكترونية للحكومة المصرية كانت هناك افكارا جديدة ورؤي مغايرة فالدماء الجديدة الشابة صناعتها وحرفتها التغيير

كان التغيير المنشود يهدف بكل بساطة الي تهيئة المناخ لجذب الاستثمار الاجنبي الي مصر ودفع حركة الصادرات المصرية بيد ان هذه الاهداف البسيطة تحتاج الي سلسلة معقدة من الاجراءات الصعبة ذات التكلفة المرتفعة

وكانت الجمارك المصرية احدي اهم المواقع التي شهدت وتشهد معارك متواصلة فالاصلاحات الجارية تسير علي محاور عدة فهناك المحور التشريعي والمحور الاجرائي والمحور التنظيمي ومحور الموارد البشرية ،لقد كان الهدف الاساسي هو تغيير الفكر الجبائي الي فكر اقتصادي يتناغم مع توجهات الدولة لتحقيق الاهداف المخططة

ولمتابعة ما تم انجازه ومعرفة الخطط المستقبلية وما تحويه الملفات الساخنة التي يحملها أ/ **جلال ابو الفتوح** وكيل اول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك المصرية يسعدنا ان نجرى هذا الحوار المفتوح.....

اولا. انطلق قطار الاصلاح والتحديث الجمركى ترى اين وصل حتى الان ؟ وهل يسير بالسرعة المطلوبة ؟وما هى المحطات الصعبة التى اجتازها؟ وهل يتوقع ان يتوقف اويتباطئ فى مرحلة ما ؟ وما هى الوجهة النهائية المخططة لهذه الرحلة؟

– الجمارك المصرية شهدت تطويرا خلال العامين الماضين لم تشهده منذ انشاءها ،اننا نسير وفق مخطط شامل ياخذ في الاعتبار كافة العوامل المحيطة والمتداخلة لنصل الي الصورة البراقة التي نرجوها لجمارك مصر



اجري الحوار/ نشأت الديهي

وهناك مجموعة محاور نتحرك عليها لتحقيق الاهداف المرجوة، واهم هذه المحاور هي العنصر البشري الذي سيقوم بتنفيذ الخطط المطلوبة لذلك كان يجب علينا ان نغير العديد من المفاهيم الراسخة في وجدان موظف الجمارك منذ ازمنة بعيدة ليس ذلك فحسب بل لابد لمن يصنع تطويرا ان يكون علي قناعة بما يصنع ،ولابد ان يكون المستوي المادي والمعيشي لرجل الجمارك متميزا لذلك غيرنا العديد من القواعد لتحقيق هذه الاهداف

لقد كانت التركة ثقيلة جدا ،، مثقلة بالمفاهيم القديمة .. مثقلة بهذا الكم الهائل من القرارات والمنشورات واللوائح .. مثقلة بالخوف من التغيير . .لذلك جاءت اللائحة التنفيذية بهذه العبارة التي كانت بمثابة الخلاص من كل هموم الماضي (يلغي كل ماسبق)

لقد خطونا خطوات هامة في التدريب والتاهيل للموارد البشرية من خلال كافة الادوات التدريبية في الداخل والخارج باحدث النظم المتبعة في جمارك العالم

– اما المحور الثاني فهو التعاون والتكامل والتنسيق مع الاطراف الاخري العاملة والمتداخلة مع العمل الجمركي ،نبني جسورا للثقة مع المجتمع التجاري نجتمع مع جمعيات رجال الاعمال والغرف التجارية وغرف الملاحة للتشاور والتباحث والاتفاق علي الاسس والقواعد اننا نحاول ان ننقل رسالة الجمارك الي الجميع ونتقبل ملاحظات الجميع طالما كانت علي اسس منطقية

اما التنسيق مع الجهات العاملة كهيئات الموانى والهيئة العامة للرقابة علي الصادرات والواردات والجهات الاخري فنحن نسير في خطط متوازية تطوير داخلي مع تنسيق خارجي لاننا لا نعمل في جذر منعزلة والصورة النهائية لن تظهر الا بمشاركة الجميع

– اما المحور الثالث فهو تنقية التشريعات والقوانين حيث انجزنا العديد والعديد من التشريعات حيث تم تغيير قانون الجمارك واصدار اللائحة التنفيذية وازالة العديد من التشوهات الموجودة بالتعريفة الجمركية وتم اصدار قانون الاعفاءات والاتفاقيات والان نقوم بازالة بعض التشوهات المتبقية وسيتم اصدارها فور الانتهاء منها

اصبح الجو العام مهيا للعمل بطريقة سليمة اصبحت تكلفة التهريب اعلي من تكلفة الجمارك ورغم كل هذه التخفيضات لم تقل الحصيلة بل ذادت بنسبة 8% وهذا يعود الي كفاءة الادارة الجمركية التي بنت جسور الثقة مع المجتمع التجاري اثق في المستورد لكن من حقي ان اتحقق من صحة بياناته مستقبلا فيما يسمي المراجعة اللاحقة

والحقيقة ان الفكر الراقي المفتوح **للدكتور/ يوسف بطرس غالي** ساعدنا كثيرا ان نعمل ونفكر بحرية

– المحور الرابع هو التطوير الاليكتروني واستخدام التكنولوجيا في العمل الجمركي وتقليل تدخل العنصر البشري لتحقيق العدالة والشفافية ووصلنا الي مرحلة جيدة وقريبا سيتم ادخال نظام العمل الجمركي وادخال البيانات من مكتب المستورد او المصدر وعلي شبكة الانترنت مباشرة وفي حالة المسار الاخضر يتم الافراج بعد سداد الرسوم بالطرق الاليكترونية

اما المسار الاحمر يتم التوجه الي المنفذ المختص لحضور الكشف والمعاينة والافراج بعد سداد الرسوم الجمركية
كل هذه الامور تمثل ثورة حقيقية في الجمارك المصرية ولحق لقد زرت العديد موانى وجمارك العالم وتاكدت ان جمارك مصر تسير في الطريق الصحيح الذي نرجوه جميعا

ثانيا. ادارة المصلحة تسير في اتجاه اللامركزية في اتخاذ القرار ..ما هي الخطوات التنفيذية لهذا الاتجاه؟

- امامنا هيكل تنظيمي جديد يعتمد علي اللامركزية ويمنح تفويضا للمستويات الادارية الاقل لتستطيع اتخاذ القرار في الوقت المناسب دون الحاجة الي العرض علي جهات ادارية اعلي سيتم اعادة هيكلة المصلحة بحيث يكون هناك قطاعات براسها وكلاء اول وزارة بدرجة رئيس المصلحة حيث يستطيع هؤلاء الزملاء اتخاذ القرارات المطلوبة باقصي سرعة حيث يتواجدون في موقع تخزين البضاعة ودون الحاجة الي العرض علي جهة اعلي ،وهذا يتيح الفرصة لرئاسة المصلحة لتتفرغ للتخطيط الاستراتيجي والمتابعة والتواصل مع مجتمع الاعمال ،وهذا سيتيح الفرصة لخلق قيادات وبناء صف ثاني
وقد روعي في الهيكل الجديد الادارات المستحدثة في العمل الجمركي في مصر وهي:
. ادارة المخاطر . ادارة المراجعة اللاحقة . الالتزام التجاري . خدمة المواطنين

ثالثا. تطوير الجمارك المصرية يتم وفق رؤية اجنبية حيث المعونة المشروطة باطر محددة هل هناك تباينا ما بين الرؤية المصرية والرؤية الاجنبية وكيف يمكن التغلب عليها ان وجدت

- اتساءل وما هي الشروط الاجنبية المقصودة؟، اننا نتبادل الاراء مع اطراف المعونة سواء المعونة الامريكية او الاتحاد الاوربي وتجري المناقشات في حرية تامة ونقبل ما يتوائم ويتلاءم ويناسب مصلحتنا وتوجهاتنا وكثيرا ما كانت لهم رؤي مغايرة لرؤانا وقلنا لهم لا هذا خطا ، اننا لسنا في غرفة مغلقة لسنا منعزلين عن العالم لابد من الانفتاح لمعرفة اين نحن ؟ واين وصل الاخرون ؟ اذن اتساءل لماذا لا نستفيد من خبرات من سبقنا في هذا المجال ؟
أؤكد انه لم ولن نسمح لاحد ان يفرض علينا شيء لا يتمشي مع مصالحنا اما التزامات مصر تجاه الاتفاقيات الدولية كاتفاقية الجات فهي التزامات مترتبة علي وجود مصر كعضو في هذه الاتفاقيات ودائما ما تكون في صالح التجارة المصرية

رابعا. يري البعض ان معظم المشاكل الجمركية قد ولت وبقيت اهم المشاكل (ان الاسعار المقبولة للسلعة الواحدة ليست واحدة في المنافذ الجمركية المختلفة مما يجعل للصنف الواحد اكثر من سعر وهذا يضرب مبدا المعاملة بالمثل في الصميم ما هو السبب وما هي طرق الحل)

- اولا بالنسبة للسلع ذات الطبيعة الخاصة (بضائع مستعملة. استوكات) لا يمكن ان تتطابق وجهات نظر الجميع في عملية التقييم للقيمة فدرجة الاستعمال 50% او 40% قد يحدث اختلاف في الرؤية التقييمية بين مثمن واخر في المواقع الجمركية
اما بالنسبة للسلع الجديدة فالوضع مختلف تماما فطالما ان الموديل والمواصفات وبلد المنشا واحدة فانه يجب ان يتم الاستعانة بوسائل الاتصال الحديثة فالربط الاليكتروني بين المنافذ الجمركية سيتيح للمثمن الاطلاع علي الاسعار الموجودة علي قواعد البيانات الجمركية
وبالمناسبة نظمت المصلحة ورشة عمل لمناقشة موضوع القيمة الذي اثرته للتو بحضور ممثلين لمجتمع الاعمال لتتبادل الاراء للوصول الي رؤية سليمة ومقبولة في واحدة من اهم المشاكل الجمركية وننتظر توصيات الورشة لنضعها في حيز التنفيذ

خامسا. يعاني الاقتصاد المصري من مشكلة غياب الوعي لدي المستوردين والمصدرين حيث يقوم هؤلاء بالاقرار عن قيمة بضائعهم باقل من قيمتها الحقيقية بنسب تصل الي ٥٠٪ مما يعرض خزانة الدولة للحرمان من الحصيلة الحقيقية ويقدر البعض ان من يتلاعبون تصل نسبتهم الي ما يقرب من ٨٠٪ كيف يمكن ان نقلل اونتغلب علي هذه المشكلة؟

- ان المراجعة اللاحقة هي الحل اما نسبة 80% فهي (لا) ليست بهذه النسبة المرتفعة والمراجعة اللاحقة هي احدي اهم ادوات ادارة المخاطر حيث يمكن التوجه لصاحب الشان لمراجعة المستندات والدفاتر والفواتير وفواتير البيع والتحويلات والاعتمادات وسنصل الي القيمة الحقيقية وسنعرف هل هي القيمة التي اقر عنها صاحب الشان ام هي قيمة اقل وبالتنسيق مع الضرائب العامة نستطيع ان نغلق الدائرة تماما، لذلك دائما ما نطالب بزيادة الجزاءات علي غير الملتزمين والمتلاعبين

سادسا. السماح المؤقت اصبح ثغرة ينفذ منها المتلاعبون الي اي مدي هذه العبارة صحيحة وكيف السبيل للخروج من هذا المازق؟

- طالما هناك جمارك لابد وان يكون هناك تهريب وطالما كان هناك قانون ما لابد من وجود خارجين علي هذا القانون
السماح المؤقت احد الانظمة الجمركية الخاصة التي تهدف الي خدمة التصدير ودفعه الي الامام من خلال تسهيل وتبسيط العمليات الجمركية اثناء استيراد مستلزمات الانتاج والسلع الوسيطة التي تدخل في الصناعات التصديرية ويتم الافراج عن الوارد وفق هذا النظام دون دفع الرسوم الجمركية او الرسوم الاخري مع تقديم الضمانات اللازمة حسب الانظمة المتبعة وبعد اتمام عمليات التصدير تتم اجراءات التسوية في وقت قياسي وادعوكم لزيارة مجمع السماح المؤقت بشارع الطيران لتري وتلمس علي الطبيعة ماذا يدور هناك
ان تغييرا جذريا قد حدث في منظومة الاداء الجمركي وخاصة تلك النظم الخاصة كالسماح المؤقت وبقي الوعي الجمركي والضريبي للمستوردين والمصدرين لذلك نحاول ان نغلظ من العقوبات والجزاءات علي من يرتكب خطا يضر بهذا النظام
اننا في صراع مع التهريب والمهربين اننا في تفكير دائم لسد الثغرات والمهرب في تفكير دائم للبحث عن ثغرة جديدة ونحن له بالمرصاد
فالملتزم من حقه ان ندافع عنه ونوفر له الجو الملائم للعمل في يسر وسهولة
ولا توجد دولة في العالم تقوم جماركها بفتح جميع الحاويات للكشف والمعاينة اذن لابد من العمل بنظام ادارة المخاطر الذي سبق الحديث عنه

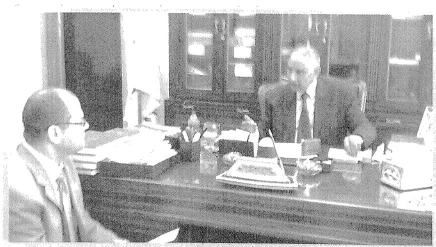
سابعا. الاعفاءات الجمركية لمصلحة من ،، من هم الرابحون ؟ من هم الخاسرون؟ الاتفاقيات الدولية التي تنتج اعفاءات .. لمصلحة من كذلك؟ هل سمع ا/ جلال يوما ما ان سعر سلعة ما قد انخفض نتيجة هذه الاعفاءات والاتفاقيات وما هو دور الدولة هنا؟

- دائما الاعفاءات تتم وفق رؤي استراتيجية فاتفاقية التجارة العربية واتفاقية الكوميسا واتفاقية الشراكة الاوربية وكذلك الاتفاقيات الثنائية والتفضيلية التي تدخل مصر فيها تاتي في اطار الابعاد الاستراتيجية للاقتصاد المصري وتلك الاتفاقيات يتم تفعيلها بعد سلسلة من الدراسات والابحاث واستشراف المستقبل وتحديد المنافع والخسائر علي المستوي القومي وعلي المجتمع الصناعي والتجاري الاستفادة من هذه الاتفاقيات حتي نعظم المكاسب علي المستوي القومي وتؤتي هذه الاتفاقيات ثمارها المرجوة
اما بالنسبة للاستخدام الخاطئ او التطبيق الخاطئ من قبل البعض او عدم فهم المقصود من الاعفاء فهذا لا يعني ان الخطا في القانون او الاتفاقية والواجب علينا الا نطعن في القانون بل الواجب ان نصحح المفاهيم ونوجه الناس اننا لسنا معزولون عن العالم
اما موضوع عدم تاثر الاسعار بهذه الاعفاءات فان قوي العرض والطلب وقواعد المنافسة الحرة والشفافية قادرة وكفيلة بتصحيح اي خلل علي المدي البعيد وقد يكون هناك احتكارا في سلعة ما وهذا سوف يواجه مواجهة صارمة من الاجهزة المختصة
وهناك سلع مثل السيارات انخفضت التعريفة الجمركية فانخفضت الاسعار في السوق وصلت احيانا 20000ج وهناك سلع انخفضت التعريفة وزادت الاسعار بالسوق المحلي نظرا لارتفاع الاسعار العالمية مثل المواد الخام المعدنية
وعلي قوي السوق ان تضبط ايقاع الاسعار باليات المنافسة الكاملة

ثامنا. ما هي اسس تقييم الاداء الجمركي هل هي الحصيلة ام سرعة الانجاز ام رضاء الوزير ومستشاروه ام رضاء رجال الاعمال ام رضاء اصحاب المعونة نريد التوضيح؟؟؟

- ان سرعة الانجاز والافراج عن البضائع وفق الضوابط والقوانين هو الاساس اما الحصيلة ورغم اهميتها القصوي فكانت في الماضي هي المعيار اما الان فليست مقياسا للتقييم رغم انها احد الاهداف ولو كانت هدفا فلنذهب للاستيراد بانفسنا لزيادة الحصيلة
ان مهام رجل الجمارك متعددة ومتداخلة حيث التعامل مع كافة الجهات الامنية والرقابية والوزارات المعنية لتطبيق فكر الدولة واهدافها المتعددة
واعتقد ان الجمارك اليوم غير جمارك الامس مشاكل اليوم غير مشاكل امس نحن نفكرونقيم انفسنا قبل ان يقيمنا الاخرون ،واعتقد ان عوامل التقييم التي ذكرتها السرعة والحصيلة ومجتمع الاعمال والوزير والمستشارين وهيئات المعونة جميعها هامة ومتداخلة ومطلوبة اننا نعمل ونهتم بكل تلك العوامل لمصلحة الوطن باخلاص شديد

وفي النهاية نشكر سيادتكم علي هذا الوقت وهذه المناقشة وهذه الردود التي تتسم بالموضوعية والصراحة ..شكرا..



أجندة إنترناشيونال

* يفتتح المهندس سامح فهمى وزير البترول أول مؤتمر إقليمى عن الإستغلال الأمثل لتكنولوجيا المعلومات فى صناعة البترول والغاز خلال الفترة من 4 إلى 6 سبتمبر الجارى، ويقام خلال المؤتمر أكثر من ندوة لاستعراض آخر ما وصل إليه العلم من تكنولوجيا فى هذا المجال.
* يفتتح الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء معرض السفر إلى البحر المتوسط MTF يوم 5 سبتمبر الجارى بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات وبحضور زهير جرانة وزير السياحة، ويشارك فى المعرض 31 دولة و 20 شركة سياحة مصرية و 200 شركة من منظمى الرحلات من الأسواق العالمية الوافدة لمصر.
* حجزت محكمة جنح الحمام ببرج العرب قضية القتل الخطأ المتهم فيها طالب سعودى الجنسية بقتل 6 أشخاص بسيارته أمام قرية مارينا بالساحل الشمالى للحكم بجلسة 5 سبتمبر الجارى.
* يرعى مجلس الوحدة الإقتصادية العربية أول مؤتمر عربى لإعادة إعمار العراق يعقد بالقاهرة فى الفترة من 6 إلى 8 سبتمبر الجارى، ويشارك فى المؤتمر 9 وزارات عراقية، وممثلو اتحادات الصناعات العربية والاتحاد العام للغرف التجارية فى البلدان العربية ومجموعة من البنوك وصناديق التمويل العربية.
* تستضيف المملكة العربية السعودية خلال الفترة من 9 إلى 11 سبتمبر الجارى الدورة السادسة لمؤتمر وزراء الإعلام بالدول الإسلامية حيث تتم مناقشة تنفيذ قرارات مكة المكرمة الإستثنائية وآلية التكامل بين المؤسسات الإعلامية فى العالم الإسلامى لمواجهة حملة تشويه صورة الإسلام.
* تقام فعاليات بطولة كأس العالم للخماسى الحديث بنادى الشمس فى الفترة من 13 إلى 18 سبتمبر الجارى، ومن المتوقع مشاركة أكثر من 25 دولة فى هذه الفاعليات.
* يعقد مؤتمر دولى للطاقة الجديدة فى الفترة من 18 إلى 22 سبتمبر الجارى بعمان تحت رعاية العاهل الأردنى الملك عبد الله الثانى وبدعم من المعهد الألمانى للطاقة المتجددة وجامعة ليمريك الأيرلندية ومركز الأبحاث الأوروبى وهيئة الطاقة الجديدة المتجددة فى مصر.
* يبدأ الإحتكام الفعلى بسكان جمهورية مصر العربية يوم 18 سبتمبر الجارى بعد الإنتهاء من أعمال التعداد العام رقم 13 للسكان والإسكان لعام 2006، ويعتبر هذا التعداد من أهم المشروعات القومية، ويصل إجمالى ميزانيته حوالى 150 مليون جنيه، وتتسم بيانات التعداد بالسرية التامة بحكم القانون.

حركة الموانى المصرية خلال شهر يونيه 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال يونيه 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	102.19	28.52	43.28	-	21.06	141.84	336.89	72.43	-	409.32	245
الدخيلة	49.9	181.39	77.00	-	36.72	-	345.01	67.99	-	413.00	60
دمياط	198.73	326.77	96.19	-	1.03	81.33	704.05	47.39	275.08	1026.52	281
بورسعيد	0.02	62.28	22.59	-	-	-	85.41	58.49	354.99	498.89	205
شرق بورسعيد	1.12	-	-	-	-	-	1.12	11.96	667.78	680.86	91
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
السويس	1.91	4.90	2.0	-	4.19	-	13	0.06	-	13.06	45
الأدبية	143.31	8.65	32.71	-	3.19	89.59	277.45	1.04	-	278.49	57
سفاجا	2.77	0.02	116.17	-	1.67	-	120.63	-	-	120.63	45
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
نويبع	6.79	0.53	0.57	0.52	0.48	0.06	8.95	-	-	8.95	150
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	89.83	43.41	133.24	29
الإجمالى	506.74	613.06	390.51	0.52	68.86	312.82	1892.51	349.19	1341.26	3582.96	1249

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال يونية 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	67.06	9.06	69.13	1.14	27.44	7.61	181.44	48.15	-	229.59	245
الدخيلة	-	-	129.95	-	-	-	129.95	32.03	-	161.98	60
دمياط	42.88	10.33	304.08	3.10	-	385.21	745.6	55.18	15.58	816.36	281
بورسعيد	8.12	-	17.45	-	-	-	25.57	114.71	294.22	434.5	205
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	36.26	609.84	646.1	91
العريش	-	-	139.33	-	-	-	139.33	-	-	139.33	35
السويس	2.5	11.53	8.09	-	0.77	-	22.89	-	-	22.89	45
الأدبية	38.17	2.48	59.84	71.26	0.20	-	171.95	2.51	-	174.46	57
سفاجا	2.49	4.09	28.77	-	0.21	-	35.56	-	-	35.56	45
الحمراوين	-	-	140.94	-	-	-	140.94	-	-	140.94	4
أبو الغصون	-	-	16.29	-	-	-	16.29	-	-	16.29	2
نويبع	27.84	6.74	1.58	0.13	0.69	0.65	37.58	-	-	37.63	150
السخنة	110.32	-	24.51	-	-	-	134.83	60.99	0.76	169.58	29
الإجمالى	299.38	44.23	939.96	75.63	29.31	393.47	1781.98	349.83	920.40	3052.21	1249

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال يونية 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية	6189	4301	10490			0	10490
الدخيلة	5316	3224	8540			0	8540
دمياط	5142	4535	9677	36416	1098	37514	47191
بورسعيد	6263	11700	17963	38794	30782	69576	87539
شرق بورسعيد	1591	3189	4780	71822	69107	140929	145709
السويس	3		3			0	3
الأدبية	210	163	373			0	373
السخنة	9280	13045	22325	4653	68	4721	27046
الأجمالى	33994	40157	74151	151685	101055	252740	326891

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر يونية 2006

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	1656	18763	93485	6379	23665	1802	0	145750
مغادرة	0	11526	39713	6387	19352	1591	10493	89062
الإجمالى	1656	30289	133198	12766	43017	3393	10493	234812

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال يونية 2006

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	164	20	163	59	4	33	15	24	11	12	24	0	0	529
سفن صب جاف	14	15	24	1	0	2	4	5	2	0	4	0	0	71
سفن صب سائل	27	3	18	3	0	0	0	26	0	0	1	0	0	78
حاويات	34	21	76	86	87	0	4	2	16	0	1	0	0	327
سفن ركاب وسياحة	2	0	0	22	0	0	21	0	0	39	15	14	150	263
أخرى	4	1	0	34	0	0	1	0	0	0	0	0	0	40
إجمالى عام	245	60	281	205	91	35	45	57	29	51	45	14	150	1308

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى





بسم الله الرحمن الرحيم





وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع ش.ت.م.م

الرائدة في مجال تداول الحاويات في جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالي المعدلة في 2005/12/31

البيان	2005/12/31	2004/06/30
الأصول طويلة الأجل		
الأصول الثابتة	349287.00	309572
يخصم: مجمع الأهلاك	(211138)	(200940)
مشروعات تحت التنفيذ	8433	49042
إستثمارات طويلة الأجل		
إستثمارات في أسهم شركات أخرى	81049	77049
أصول غير ملموسة		
نفقات مرسملة	17051	17626
مجموع الأصول طويلة الأجل	244682	252349
الأصول المتداولة		
المخزون	30762	28982
عملاء (بعد خصم المخصص)	11238	12005
حسابات مدينة مختلفة	88962	85895
إستثمارات مالية متداولة	28824	
نقدية بالبنوك والصندوق	76392	90654
مجموع الأصول المتداولة	236178	217536
إلتزامات متداولة		
المخصصات	25199	30707
موردين	12361	20936
حسابات دائنة مختلفة	158137	216221
مجموع الإلتزامات المتداولة	195697	267864
رأس المال العامل	40481	(50328)
إجمالي الإستثمار ويتم تمويله	285163	202021
حقوق الملكية		
رأس المال المدفوع	123000	123000
الإحتياطيات	64065	64066
صافي الربح	83143	
مجموع حقوق الملكية	270208	187066
الألتزامات طويلة الأجل		
قروض من البنوك	5346	5346
حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	9609	9609
إجمالي تمويل الإستثمار	285163	202021

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية في 2005/12/31

بالألف جنيه

البيان	2005/12/31	2005/6/30
صافي التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	66784	116326
صافي التدفقات النقدية من النشاط الإستثماري	(1724)	(20376)
صافي التدفقات النقدية من النشاط التمويلي	(79322)	(82253)
صافي التدفقات النقدية خلال العام	(14262)	13697
رصيد النقدية في بداية العام	90654	76957
رصيد النقدية في نهاية العام	76392	90654

قائمة الدخل عن الفترة من 2004/7/1 حتى 2005/12/31

البيان	2006/2005	2005/2004
إيرادات النشاط	136199	125421
يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(48337)	(43057)
مجمل الربح	87862	82364
يضاف إليه:		
أيرادات أستثمارات مالية	2028	527
مخصصات أنتفى الغرض منها	8462	1771
يخصم منه:		
رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(9800)	(8191)
مصروفات إدارية أخرى		
مخصصات بخلاف الأهلاك	(8500)	(3009)
أعباء وخسائر متنوعة	(46)	(1167)
صافي أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	80006	72295
المصروفات التمويلية	(2299)	(2213)
فوائد دائنة	2450	1785
صافي أرباح النشاط	80157	71867
يضاف إليه (يخصم منه)		
أرباح (خسائر) فروق عملة	(349)	(290)
إيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(5477)	(2234)
أرباح (خسائر) رأسمالية	1233	
إيرادات وأرباح (خسائر)غير عادية	7579	(1033)
صافي الربح قبل ضرائب الدخل	83143	68310
ضريبة الدخل		18643
صافي الربح بعد حساب ضريبة الدخل	83143	49667

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية في 2005/12/31

بالألف جنيه

البيان	2005/12/31	أرقام مقارنة
الأرباح القابلة للتوزيع ويتم توزيعها على النحو التالي:	83143	49667
إحتياطيات		
5% إحتياطي قانوني	4095	2483
إحتياطي رأسمالي	1233	
أرباح موزعة		
90% توزيعات للمساهمين	65969	40055
10% توزيعات للعاملين	7331	4450
5% مكافأة أعضاء مجلس الإدارة	3696	2180
توزيعات أخرى		
1% نشاط رياضي	819	497
1% صندوق التمويل والتدريب والتأهيل		

قائمة التغير في حقوق الملكية في 2005/12/31

بالألف جنيه

بيان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد آخر المدة
رأس المال المصدر والمدفوع	123000	-	-	123000
الإحتياطيات	64065	-	-	64065
صافي الربح	-	83143		83143
الإجمالي	187065	83143		270208

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية في 2005/12/31

نبذة عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة في تداول الحاويات بمينائي الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى اللاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001– 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001 الترخيص لشروع الإسكندرية لتداول الحاويات بمينائي الإسكندرية والدخيلة بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة إعتبارا من 2005/1/6

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به 200 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 123 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الإسمية للسهم 5 جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى 55.71% القطاع الخاص 4.29% الهيئة العامة لميناء الإسكندرية 40%.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين 370.20 مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين في التوزيع مبلغ 65.969 مليون جنيه بواقع 2.68 جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات في 2005/12/31

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقا لأحكام النظام المحاسبي الموحد وطبقا لقرار رئيس الجهاز المركزي للمحاسبات رقم 204 لسنة 2001 ووفقا للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعي على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقا لأحكام النظام المحاسبي الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية في شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحري وكذلك إستثمارات في رأسمال الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة "ترجمان جروب"

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصري على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات في 2005/12/31 .

رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	مهندس/ فتحي أحمد حسن سرور

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

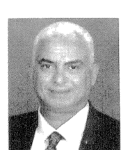
السادة مساهمي الشركة : قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع شركة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 والمتمثلة في قائمة المركز المالي في 2005/12/31 بإجمالي إستثمار بنحو 285.163 مليون جنيه وقائمة الدخل بصافي ربح نحو 83.143 مليون جنيه وكذا قائمتي التدفقات النقدية والتغير في حقوق الملكية في ذات التاريخ والتي إستخرجت منها القوائم المالية هي مسئولية إدارة الشركة، وتنحصر مسئوليتنا في إصدار تقرير عن هذه القوائم في ضوء فحصنا المحدود لها

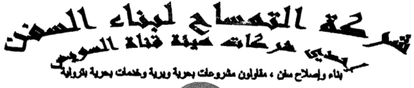
تم فحصنا وفقا لمعيار المراجعة المصري الخاص بالفحص المحدود، ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن القوائم المالية لا تحتوي على أخطاء مؤثرة، وتقتصر أعمال الفحص المحدود على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على المعلومات من مسئولي الشركة وهو بهذه الصورة أضيق نطاقا من إجراءات المراجعة التي تجرى طبقا لمعايير المراجعة المصرية بغرض أبداء الرأي على القوائم المالية وبالتالي فإننا لا نبدي مثل هذا الرأي.

القوائم المالية المختصرة المرفقة تتفق – في جوانبها الهامة – مع القوائم المالية الكاملة للشركة عن الستة أشهر المنتهية في 2005/12/31

ومن أجل الحصول على تفهم أشمل للمركز المالي للشركة في 2005/12/31 ونتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية عن الفترة المنتهية في ذلك التاريخ وكذا عن أعمال مراجعتنا، يقتضي الأمر الرجوع إلى القوائم المالية للشركة عن الفترة المنتهية في 2005/12/31، وبناء على الفحص المحدود الذي قمنا به للقوائم المالية المشار إليها وما تم إبلاغه للشركة بتقريرنا المرفق بكتاب الإدارة رقم 79 بتاريخ 2006/2/9 لم يتبين لنا وجود تعديلات جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة بخلاف ما ورد بالكتاب المشار إليه

مراقبا الحسابات	مدير عام	وكيل الوزارة
محاسب/ محمد طاهر حفظ الله — محاسب/ حسن على المنجو	نائب مدير الإدارة	القائم بأعمال مدير الإدارة
	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسي

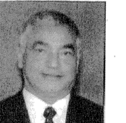








TÜV ISO 9001 HSE



نبذة عن الشركة رمز للقطاع العام

- *أنشأت الشركة في عام ١٩٦١ ميلادية وعدد العاملين بها لا يزيد عن ١٥٠٠ عامل وفني*
- *تمتلك الشركة عدد/٢ ترسانة بالإسماعيلية وأبو قير بالإسكندرية وتتميز ترسانة الإسماعيلية بالقزق الميكانيكي حمولة وزن حتي ١٥٠٠ طن وتقوم بإجراء العمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن للوحدات العائمة بجميع أنواعها .*
- *وبتصميم المصريين والعمال وبإرشاد السيد الفريق / أحمد علي فاضل رئيس الهيئة حصلت الشركة علي العديد من الشهادات لمواكبة التحديث والتطوير فحصلت علي شهادات HSE-ISM- ISO9001 -2000 - IMCA*

نشاط الشركة :-

١. *بناء وإصلاح السفن والإنشاءات البحرية والحديدية :*

- ***الوحدات البحرية (القاطرات البحرية واللنشات السريعة ولنشات الخدمة والركاب والصنادل)***
- ***الإنشاءات البحرية والإرشادات الملاحية (المنصات البحرية للبترول وشمندورات التغذية الإضاءة والإرشاد والفنارات)***
- ***الأعمال الحديدية (تصميم وتصنيع وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال***
- ***إصلاح وصيانة السفن (رفع الوحدات العائمة حتي وزن ١٥٠٠ طن لإجراء العمرات والإصلاحات والصيانة)***

٢. *العمليات البحرية والبرية :*

- ***تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح (المنصات البحرية البترولية والمراسي العائمة بأنوعها وتنمية حقول البترول والأرصفة البحرية وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات ومحطات معالجة المياه والتحلية والصرف الصحي وصهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والصوامع المعدنية للغلال وإنشاء الخطوط البحرية حتي قطر ٥٢ بوصة وتطقيم الوحدات البحرية والأعمال التحت مائية)***

أحدث المشروعات الجارية :

١. ***توقيع عقد صيانة/أعمال حفر وتكريك المرسي والمجري البحري الخاص بشركة ELNG (الشركة المصرية لتشغيل مشروعات إسالة الغاز الطبيعي) بإدكو***
٢. ***بناء وتوريد الونش العائم (الهلالي) قدرة ٢٥ طن لصالح هيئة قناة السويس .***
٣. ***بناء وتوريد عدد ثلاثة لنشات رباط ولنش إرشاد لصالح شركة K. DAMEN الهولندية.***
٤. ***جاري بناء وتوريد عدد "٢" قاطرة ٥٠٠٠ حصان قدرة شد ٥٠ طن وبناء وتوريد لنش إرشاد لصالح هيئة ميناء دمياط***
٥. ***جاري بناء وتوريد عدد "١" قاطرة ٥٠٠٠ حصان قدرة شد ٥٠ طن لصالح هيئة ميناء بور سعيد***
٦. ***جاري أعمال صيانة العلامات الإرشادية بخليج السويس لصالح الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية .***
٧. ***جاري أعمال إصلاح الخطوط البحرية لشركة السويس للزيت بخليج السويس .***
٨. ***جاري التعاقد علي توريد وبناء وحدة بحرية متعددة الأغراض وعدد /٣ قاطرة بحرية قدرة ١٦٠٠ حصان لصالح هيئة قناة السويس .***
٩. ***جاري الأن بالقزق الميكانيكي بترسانة الإسماعيلية رفع وإصلاح سفن تابعة للشركات الآتية :-***

ماريدايف / الشركة العربية لأنابيب البترول "سوميــــــد" / هيئة قناة السويس

- *تمتلك الشركة أسطول من الوحدات البحرية (ورش عائمة / قاطرات / لنشات خدمة ورباط / سفن خدمة / كراكة) كما تقوم الشركة بصيانة وتطقيم الوحدات البحرية .*
- **تقوم الوحدات البحرية المؤجرة حاليا في صيانة الحقول البحرية لشركات (GUPCO – PETROBEL – PMS – AMAPETCO - SUCO)**
- **طبقا لتوجيهات السيد الفريق قامت الشركة بفتح أسواق جديدة لها ومن أهمها : إنشاء شركة مشتركة بموافقة إدارة هيئة قناة السويس ما بين شركة التمساح لبناء السفن وشركة دتش دريدجينج الهولندية وهي إحدي الشركات العالمية في مجال إعمال التكريك .**
- **وتم إنشاء شركة مشتركة تحت رعاية الهيئة العامة للإستثمار بنظام المناطق الحرة تم إعلان الشركة الوليدة بإسم "الشركة إدكو للتكريك والخدمات"**

المقر الرئيسي : "١" شارع الورشة خارج المنطقة الجمركية الإسماعيلية ت : ٣٩١٩٥٩٩ ٠٦٤ ٢+ / ف: ٣٩١٩٣٥٣ ٠٦٤ ٢+

فرع الإسكندرية: ١١٢ عبد السلام عارف – مظلوم – جليم ت : ٥٨٣٥٩٤٨ ٠٣ ٢+ / ف: ٥٨٢٨٢٩٢ ٠٣ ٢+

فرع القاهرة :١٧/ أ مساكن شيراتون إسكان مصر للتعمير – مصر الجديدة ت : ٢٢٦٦٥٩٩٠ ٠٢ ٢+ / ف: ٢٢٦٦٥٩٨٨ ٠٢ ٢+

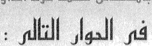
أبو قـيـــر: ساحل البحر الميت ت : ٥٦٢٤٠٣٢ ٠٣ ٢+ / ف: ٥٦٢٤٠٥٨ ٠٣ ٢+

البريد الإلكتروني : **info@timsahshipbuildingoffshore.com / timsah_shipbuilding@hotmail.com**

الموقع : **www.timsahshipbuildingoffshore.com**

بعد تجديد الثقة – إنجازات عملاقة بشركة التمساح لبناء السفن
بناء "3" قاطرات بحرية (العملية 1547 وأبو زيد وجمال الدين)

واكب تجديد الثقة للمهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن
إحدي شركات هيئة قناة السويس لعام آخر من قبل الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء
مدعوما بموافقة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس إنجازا عملاقا وهو
بناء 3 قاطرات جديدة هي العملية 1547 وجمال الدين وأبو زيد في إحتفالية كبري الأربعاء الماضي
كنا هناك نرصد بالكلمة والصورة ما تم من إنجاز علي أرض الواقع ولمعرفة المزيد إلتقينا بالمهندس محمد عزت الداودي درغام



أنجزنا ثلاث قاطرات عملاقة الأولي عملية رقم 1547 وهي بناء وتوريد قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لحساب هيئة ميناء بور سعيد تحت إشراف هيئة التفتيش الألمانية GL والطول الكلي لهذه القاطرة 35 متر والعرض 11 متر والغاطس 5 متر والقدرة 2 ماكينة 2600 x أما القاطرة أبو زيد الطول الكلي 35 متر والطول بين العمودين 32.4 والعرض الكلي 35 متر والطول بين العمودين 32.4 والعرض الكلي 11 متر والأرتفاع 4 أمتار والغاطس 5 أمتار بعدد 2 ماكينة رئيسية من طراز يانمار GEY 26 بقدرة 2 2611 x حصان وعدد اللفات 750 لفة / دقيقة وبنفس المواصفات الثالثة جمال الدين .

نهدي إنجازاتنا للفريق فاضل

هذه الإنجازات التي تمت بالشركة جاءت بمساندة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس فقد وضع هذا الرجل ثقته الكاملة في العاملين بشركة التمساح لبناء السفن وكانوا جميعا عند حسن الظن بهم أنجزوا ما وعدوا به فإنجازاتنا ولدت عملاقة بمواصفات عالية علي مدار ما يقرب من 45 عاما هي عمر الشركة وكل العاملين بالشركة مدربين تدريبا علميا علي أعلي وأرفع مستوي ونهدي إنجازاتنا للفريق أحمد علي فاضل ربان هيئة قناة السويس .

نشاط متعدد للشركة العملاقة يتضمن نشاط الشركة

إنشاء مأخذ المياه البحرية حتي قطر 48 بوصة والخطوط البحرية البترولية والغازية حتي قطر 52 بوصة أما الأعمال البرية فالشركة تقوم بتصنيع وتركيب الصوامع المعدنية للغلال وإنشاء بيارات ومحطات الطلمبات وخطوط الطرد وتنفيذ المشروعات المتكاملة لتنمية حقول البترول وإنشاء شبكات الصرف المغطي والصرف الصحي وخطوط البترول والغاز والمياه وإنشاء وتشغيل وصيانة محطات تنقية المياه والتحلية ومعالجة مياه الصرف الصحي وإنشاء صهاريج الوقود والمياه وأوعية فصل الغازات وإنشاء غرف الكنترول ومحطات وشبكات خطوط تبريد عالية الجودة وتصنيع وتركيب روافع السفن حتي حمولة 2000 طن وتصنيع وتركيب كباري حديدية وإنشاء الكباري المعدنية .

أما التشغيل البحري للوحدات البحرية فتمتلك الشركة وحدات بحرية من قاطرات ولنشات خدمة ولنشات رباط وورش عائمة وسفن إمداد تعمل في مجال الخدمات البحرية للمراسي البحرية والأرصفة البحرية البترولية وتنفيذ جميع الأعمال البحرية من إنشاء خطوط جديدة ومنصات بحرية ومراسي ومناورات وصيانة لمشروعات قائمة أو أعمال القطر للوحدات والورش العائمة ورباط السفن بأرصفة الموانئ والإمداد لحقول البترول طبقا للكود العالمي والإدارة الآمنة للسفن ومنع التلوث ISM COAD وتطبيق نظام HSE كما تقوم الشركة بتشغيل للشركة والغير .

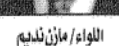
كلمة أخيرة يؤكد المهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة الشركة أنني تسلمت الشركة عام 2000 وهي مديونة ب 40 مليون جنيه والآن ودائع الشركة خلال خمس سنوات بلغت 32 مليون جنيه وكما يقولون أنا مقاول ناجح وأسعي دائما للصعود بشركة التمساح لبناء السفن من نجاح إلي نجاح بفضل من الله سبحانه وتعالي وجهود كافة العاملين بالشركة العملاقة .

شعبة خدمات النقل الدولى
وإستمرار دورها الرائد تجاه مشروع
(مبارك - كول)

E.I.F.F.A

إنطلاقاً من دورها فى خدمة القضايا العامة وتبنيها للمشروعات الخلاقة مثل مشروع مبارك كول وخاصة قسم النقل الدولى الذى تبنته الشعبة وأولته من الإهتمام وما يؤهله للإنطلاق والتطور قامت شعبة خدمات النقل الدولى بعقد إجتماع من لجنة مبارك - كول بالشعبة برئاسة م/ مدحت القاضى وبحضور اللواء / مازن نديم رئيس مجلس إدارة الشعبة والمهندس خالد صبرى رئيس لجنة التدريب والإدارة العامة بمشروع مبارك - كول برئاسة اللواء المهندس على أحمد السيد وبحضوراً / أحمد حلمى مدير إدارة التخطيط والسياسات بالإدارة العامة للتعليم والتدريب والمهندس/ فايق محمد فوزى مدير الوحدة الإقليمية لتطبيق نظام التدريب المزدوج (مبارك -كول) بالقاهرة م/ عاطف عبد الملاك GTZ مستر بيكر GTZ

أ/ أحمد عبد الستار المركز الوطنى لتنمية الموارد البشرية وكان أ/ مصطفى خميس قائماً بسكرتارية الإجتماع



اللواء/ مازن نديم

وكانت بنود الإجتماع كما يلى

أولاً: إعادة فتح وتنشيط الفصل الدراسى بمحافظة القاهرة

تناول الحاضرون الأسباب التى أدت إلى عدم قبول دفعات جديدة خلال السنوات السابقة بالفصل الدراسى بقسم النقل الدولى بمدرسة النيل التجارية بالقاهرة وهى على الوجه التالى:

1- التغيرات التى حدثت بالوحدة الإقليمية للمشروع بالقاهرة وعدم استقرار المجموعة المنوط بها تطوير القسم بالقاهرة.

2- عدم عمل الترويج الصحيح والمناسب بهذا القسم لعدم التحاق الطلبة بالأقسام المختلفة بالمدرسة.

3- عدم التنسيق السليم بين الوحدة الإقليمية والإدارة العامة للتدريب وإدارة المشروع بوحدة تنفيذ السياسات.

4- الإصرار على الحصول على عقود تدريب من الشركات للطلاب قبل بداية العام الدراسى وهو مخالف لقواعد القبول بمدرسة الإسكندرية.

5- عدم دراية إدارة المشروع بما يجرى من قواعد القبول بمدرسة الإسكندرية وعدم المحاولة للإطلاع على سبل نجاح الفصل بالإسكندرية.

6- وجود المدرسة فى مصر القديمة بحجم إقبال الطلاب على الإلتحاق بها بسبب عدم قدرة أداء البرنامج التدريبى لاحقاً بالشركات لأن معظم الشركات تقع فى مدينة نصر.

7- عدم اتباع نظام وقواعد الاتصال السليم لجعل الشعبة هى محور الإتصال بالشركات مما يسبب ارتباكاً فى مفهوم شركات الشعبة لهذا القسم عند استقبالهم لممثلى المشروع وهو الأمر الذى لا يسرى بالإسكندرية وتمسك الشعبة بزمام الأمور فى الإتصال بالشركات الأعضاء وليس إدارة المشروع أو الوحدة الإقليمية.


الأستاذة/ نازلى الشاذلى

ثانياً: عرض تجربة قسم النقل الدولى بالإسكندرية

تم استعراض نجاح التجربة خلال السنوات السابقة وقد كلل الله هذه التجربة هذا العام بحصول الطالبة مروة أسامة عبد الخالق على المركز الأول على مستوى الجمهورية كما حصل الخريجين فى العام السابق والعام الحالى على فرص عمل بالشركات وأخيراً التحق الخريجين بالجامعات المصرية لتكتمل بذلك الواجهة المضيئة للمشروع بالإسكندرية وتمنى الجميع نجاح التجربة بالقاهرة أسوة بالإسكندرية وتعهد الجميع على التعاون الجاد للحصول إلى هذا المستوى فى خلال فترة قصيرة.

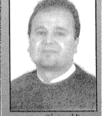

المهندس/ مدحت القاضى

ثالثاً: تنشيط الفصل الدراسى بالقاهرة

اتفق الحاضرون على توزيع الأدوار وعمل مجموعات عمل كل حسب تخصصه بإدارة المشروع لوضع الأسس الصحيحة لقبول دفعات جديدة بالقسم اعتباراً من العام الدراسى القادم 2006 / 2007. مع بقاء مدرسة النيل التجارية مقراً للقسم كما هى حيث أنه لا توجد مدارس تابعة للمشروع فى مواقع أخرى بمدينة نصر وتم الاتفاق على إجراء المقابلات الشخصية مع الطلاب بحضور الأستاذ/ صلاح الصادق مقرر لجنة التدريب بالقاهرة هذا الاختبار. كما أضاف المهندس / مدحت القاضى بضرورة إدخال مناهج عملية لدورات عن السلامة المهنية ومكافحة الحريق والإسعافات الأولية والمحافظة على البيئة والسلامة الصحيحة كما طالب سيادته على تخصيص فصول متخصصة فى اللغة الإنجليزية ضمن مناهج المهارات اللغوية وقد وعد المسئول عن المناهج بتحقيق هذه الرغبة وإدراج ما سبق فى الخطة القادمة عند وضع مناهج القسم. وأكد المهندس/ مدحت القاضى على أهمية قدرة الطالب بتطبيق ما يحصل عليه نظرياً بشكل عملى وميدانى، وتم الاتفاق على القيام بزيارة ميدانية لمدرسة النيل التجارية للاطلاع على احتياجات القسم الأساسية والتأكد من وجودها وهى على الوجه التالى:

– فصل الدراسة النظرى – معمل الكمبيوتر – قاعة للمكتب التدريبى

وسوف يحضر هذا اللقاء م/ محمد فايق وأحد ممثلى الشعبة بالقاهرة وموافاة الشعبة بتقرير عن اللوازم والإحتياجات المطلوبة للقسم، كما سوف يتم إجراء الإختبارات التجريبية لقبول طلاب جدد بالمدرسة ويعدها يتم إجراء مقابلات شخصية لقبول العدد النهائى بالقسم (24 طالب وطالبة كحد أقصى) وقد تحدد يوم الإثنين الموافق 2006/7/24 موعد لهذه الزيارة وقد تم عقب الإجتماع إرسال خطابات لأعضاء الشعبة لإخطارهم عن مشروع إحياء قسم النقل الدولى وحثهم بإرسال رغباتهم لتدريب الطلاب بعد إنتهاء العام الدراسى الأول، وهو الأمر الذى يفضله الجانب الألمانى بوجود عقود تدريب للطلاب قبل بداية العام الدراسى كما تم الإتفاق على إمكانية تسكين الطلاب للتدريب بشركات النقل الدولى وأى شركات أخرى يصلح بها تطبيق نظام اللوجستيات والنقل الدولى ونقل البضائع التى تتواجد بمدينة 6 أكتوبر والعاشر من رمضان وأيضاً وافق الحاضرون على إمكانية تدريب طلبة القسم بالإسكندرية لدى شركات الشحن الدولى الغير أعضاء بالشعبة علاوة على الشركات الأعضاء، وذلك لتوسيع مفهوم القسم على مستوى المحافظة. وسيتركز دور تدريب طلاب القسم بالمصانع والشركات الغير أعضاء بالشعبة بمدينة القاهرة على إدارة الوحدة الإقليمية بالقاهرة والتى ستقوم بالترويج للقسم وإنجاحه.


المهندس/ خالد صبرى

رابعاً: إفتتاح فصل جديد بمحافظة بورسعيد

إستعرض الحاضرون المجهود الذى بذلة الأستاذ/ إبراهيم شلبى والخطابات التى إستلمها سيادته من شركات الشحن ببورسعيد الأعضاء والغير أعضاء بالشعبة لتدريب طلاب جدد بالشركات بعد إنتهاء العام الدراسى الأول، وأفاد اللواء/ على أحمد بأنه توجد مدرسة تسمى المدرسة البحرية ببورفؤاد سوف يخصص بها قسم للنقل الدولى مع ضرورة تواجد مايلى:

– فصل الدراسة النظرى. – معمل الكمبيوتر.

– قاعة للمكتب التدريبى.

وقد أتفق الحاضرون على قيام لجنة من القاهرة بزيارة المدرسة يوم 2006/7/25 مكونة من:

1 – الأستاذ/ أحمد حلمى 2 – الأستاذ/ مجدى

3 – الأستاذ/ أحمد عبد الستار

وسوف يستقبلهم الأستاذ/ إبراهيم شلبى فى بورسعيد ويقوموا جميعاً بزيارة تفقدية للمدرسة ثم موافاة الشعبة بتقرير عن إحتياجات الفصل لإفتتاحه العام الدراسى المقبل 2007/2006 أسوة بفصل القاهرة.

وقد تم الإتصال بالأستاذ / إبراهيم شلبى وإبلاغه بهذا الإتفاق بموجب خطاب مرسل له من الشعبة وقد رحب سيادته بالزيارة وأكد على إستقباله للجنة فى هذا اليوم.

وقد أضاف الأستاذ/ أحمد حلمى بأن مدرسة بورسعيد بها معمل كمبيوتر. أما بالنسبة للغة الإنجليزية المتخصصة فى كل من القاهرة وبورسعيد فقد وعد سيادته بأنه سيجد حلاً لها وتخصيص مساحة زمنية من حصص المهارات اللغوية وتخصيص أحد المدرسين للغة الإنجليزية بزاء هذا الدور فى مقابل مكافأة رمزية تتكفل بها الشعبة بدلاً من تعيين أحد المدرسين لهذا الغرض وتحمل الشعبة لراتب شهرى كامل، كما تم الإتفاق على عقد مثل هذا الإجتماع فى العام المقبل لدراسة فتح فصل دراسى بمحافظة دمياط بمشية الله وإستعراض ما تم تنفيذه فى مدرسة بورسعيد والقاهرة.


الأستاذ/ صلاح الصادق

خامساً: تنفيذ وسيلة تحصيل رسوم التدريب من شركات الشحن:

تم الإتفاق على قيام الوحدة الإقليمية بمخاطبة مقر الشعبة لتحصيل رسوم التدريب عن كل طالب يتدرب فى الشركات وتقوم الشعبة بهذا الدور لدى الشركات دون تدخل الوحدة الإقليمية كما تم الإتفاق على قيام الشعبة بإيجاد فرص تدريبية مع الشركات الأعضاء دون تدخل الوحدة الإقليمية بإيفاد مندوب عنها للبحث عن فرص تدريبية للطلاب بالشركات.

الأستاذ/ أحمد حلمى

سادساً: تكليف ممثل إتصال فى كل من القاهرة وبورسعيد بشأن قسم النقل الدولى:

تم الإتفاق على تعيين الأستاذ/ إبراهيم شلبى ممثلاً عن الشعبة كحلقة إتصال مع إدارة المشروع وتعيين أحد ممثلى الشعبة بالقاهرة (لم يتم الإتفاق عليه بعد) ليكون حلقة إتصال مع إدارة المشروع فى هذا الشأن وذلك تجنباً لضياع الوقت والبعد عن المركزية وسعياً لتحقيق الأهداف المنشودة من هذا القسم.

وقبل الإتفاق على تعيين الأستاذ/ إبراهيم شلبى ممثلاً عن الشعبة كحلقة إتصال مع إدارة المشروع فى هذا الشأن وذلك تجنباً لضيع الوقت والبعد عن المركزية وسعياً لتحقيق الأهداف المنشودة من هذا القسم.

وقبل إختتام أعمال هذا الإجتماع ألقى السيد/ بيكر ممثلاً من الجانب الألمانى كلمة شكر وتقدير وترحيب بعد ما تم ترجمة الحوار ترجمة فورية بمعرفة الأستاذ/ عاطف عبد الملاك، وأكد على تقديره وأمتنانه بإستمرار ألتزام الشعبة بدورها وسعيها لتطوير القسم بالجمهورية وقد طلب منه المهندس/ مدحت القاضى موافاة الشعبة بصورة من إحصائيات أو وثائق عن مشروع مبارك – كول بنسبة معدلات النجاح لمختلف الأقسام على مستوى الجمهورية، وقد وعد سيادته بإمداد الشعبة بالمطلوب .


الأستاذ/ إبراهيم شلبى

المستقبل للساحل الشمالى الغربى



بقلم / عبد السلام السيد أحمد

لا أحد ينكر إهتمام مصر بالسياحة التى تعتبر من أهم مصادر الدخل القومى والموارد الرئيسية لنمو الدولة، وقد كان آخر هذه الإهتمامات البدء فى تطوير وتنمية الساحل الشمالى الغربى الذى يعتبر سياحة الحاضر والمستقبل، وذلك عن طريق تعمير مساحة 6.2 مليون متر مربع بمنطقة سيدى عبد الرحمن وإقامة مشروع سياحى متكامل على غرار المدن الساحلية السياحية العالمية.



متابعة مزايدة المشروع

تم طرح مزايدة لتنفيذ هذا المشروع جرت متابعتها من خلال شبكة تليفزيونية مغلقة بحضور المهندس أحمد المغربى وزير الإسكان والمهندس/ زهير جرانة وزير السياحة وممثلى الشركات التى تقدمت بعروضها وهى ثلاث شركات عالمية كبيرة خضعت للتقييم الفنى وقبلتها اللجنة التى تم تشكيلها برئاسة المستشار أحمد حسان نائب رئيس مجلس الدولة، وضمت أساتذة من كليات الهندسة وأكبر مكاتب التقييم العالمية، وخبراء البيئة والسياحة والفنادق وممثلين من وزارات السياحة والبيئة والإسكان والتعمير، وهيئة التنمية السياحية والرقابة الإدارية.

البت فى المزايدة

تم البت فى المزايدة فى إجتماع مغلق للجان البت والتفاوض فى العروض الثلاث المقدمة برئاسة السيد عبد العزيز رئيس الشركة التابعة للسياحة، وبحضور المستشار يسرى زين العابدين ورئيس لجنة فض المظاريف.

التكلفة الإستثمارية للمشروع

أعلن الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار إسم الشركة التى فازت فى المزايدة وتقدمت بأعلى سعر وهو 160.5 جنيهاً للمتر، وتبلغ مساحة المشروع 6.2 مليون متر مربع، ولذا تكون إجمالى قيمة شراء الأرض مليار و4 ملايين و 569 ألف و500 جنيه، وتبلغ التكلفة الإستثمارية للمشروع 10 مليارات جنيه

طبيعة المشروع

ويتضمن المشروع إنشاء فندقين وشقق فندقية وفنادق صغيرة وفيلات يصل عدد غرفها إلى 9396 غرفة سياحية، وملاعب جولف ومارينا على مستوى عالمى، وانشطة رياضية وترفيهية، ومراكز تجارية، وإسكان سياحى، مما يوفر آلاف فرص العمل.

وقد شهد المهندس أحمد المغربى وزير الإسكان بالشفافية التى تميز بها أسلوب طرح وبيع أرض سيدى عبد الرحمن، وأكد على أن هذا المشروع سيعمل على إقامة مشروعات أخرى تنمى الساحل الشمالى طول العام.

وأعلن المهندس زهير جرانة وزير السياحة أن هذا المشروع سوف ينقذ الكتلة السكنية الموجودة فى الساحل الشمالى، كما سيعمل على الجذب العمرانى والإستثمار على طول هذا الساحل.

وأشار الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار إلى أنه سوف يتم تخصيص جزء من هذه الصفقة لصندوق إعادة هيكلة قطاع الأعمال العام، كما سيتم طرح مجموعة من أراضى الساحل الشمالى والبحر الأحمر بنفس النظام الذى إتبع فى صفقة سيدى عبد الرحمن وأن هناك مخططاً عاماً للحكومة لتنمية سياحة الساحل الشمالى بطول 65 كيلو متر وعمق 6 كيلو مترات، وطرح أراضى سياحية فى الأقصر ومجاويش.

وحرصاً من الرئيس حسنى مبارك على مصر وأرضها فقد إلتقى سيادته مع المسئولين عن تنفيذ المشروع بحضور الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء والدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة والدكتور زكريا عزمى رئيس ديوان رئيس الجمهورية وعلى عبدالله عبدالعزيز رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للسياحة وأطلع الرئيس على كل الإجراءات التى إتخذت لإنجاح هذا المشروع الذى يقع فى أجمل بقاع العالم الطبيعية الخلابة.



الرئيس مبارك يتفحص ماكيت المشروع وحولة الوزراء المعنيين

تحية شكر ووسام حق

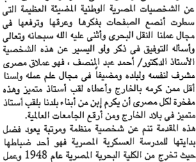
دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين ، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة للأستاذ الدكتور / أحمد عبد المنصف – عميد معهد النقل الدولى واللوجيستيات التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى .

نشكر الله تعالى أولاً أن منحنى القدرة والفرصة أن أكتب عن الشخصيات المصرية الوطنية المضيئة العظيمة التى سطرت أنصع الصفحات بفكرها وعرقها وترفعها فى مجال عملنا النقل البحرى وأثنى عليه الله سبحانه وتعالى وأسأله التوفيق فى ذكر ولو اليسير عن هذه الشخصية الأستاذ الدكتور/ أحمد عبد المنصف ، فهو عملاق مصرى مشرف لنفسه ولبلده مضيفاً فى مجال علم عمله ولسنا أقل ممن كرمه بالخارج وأعطاه لقب أستاذ متميز وهذه مفخرة لكل مصرى أن يكرم إبن من أبناء بلدنا بلقب أستاذ متميز فى بلاد الخارج ومن أرقع الجامعات العالمية.

هذه المقدمة تنم عن شخصية منظمة ومرتبة يعود فضل بدايتها للمدرسة العسكرية المصرية فهو أحد ضباطها حيث تخرج من الكلية البحرية المصرية عام 1948 وعمل بها فترة طويلة والتى تعد حقبة هامة من تاريخ بلدنا ، وأثناء عمله بفكره وترتيبه ساعده أن يحصل على ليسانس الحقوق من جامعة الإسكندرية عام 1956 وواصل بحثه حتى حصل على ماجستير العلوم الإقتصادية والقانونية من جامعة الإسكندرية عام 1965 وكرمته الدولة بجائزة الدولة التشجيعية المصرية عن أدب الرحلات وحصل على وسام العلوم والفنون من الدرجة الأولى عام 1968.

وواصل بفكرة المتقد ودراساته وأبحاثه حتى حصل على درجة الدكتوراه فى العلوم الإقتصادية من جامعة أريثموس بروتردام (هولندا) عن رسالة فى إقتصاديات النقل البحرى عام 1971.

ثم أصبح مؤسس ومدير قسم إقتصاديات النقل البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى خلال الفترة من 1972 حتى 1988 وكان يشغل أيضاً خلال الفترة من 1978 حتى 1983 منصب نائب رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى للدراسات العليا.



وخلال الفترة من 1983 حتى 1988 كان أستاذ ومن مؤسسى (الجامعة العالمية البحرية) مالمو (السويد) التابعة لمنظمة IMO، ومن عام 1989 حتى 2001 عين مستشاراً لرئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا لدراسات النقل الدولى واللوجيستيات ثم أصبح عميداً لمعهد النقل الدولى واللوجيستيات التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا حتى الآن.

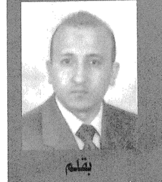
كرم بواسطة الجامعة العالمية البحرية بمالمو بالسويد ورئيس المنظمة البحرية العالمية IMO وتم منحه لقب (أستاذ متميز) فى 2003/10/12.

الأستاذ الدكتور/ أحمد عبد المنصف أب لمهندس وزوجة دكتور مهندس وهو الأب الروحى ورئيس مجلس إدارة الجمعية البحرية المصرية منذ إنشائها عام 1979 فهو من مؤسسيها وله العديد من البحوث والمؤلفات فى مجال إقتصاديات النقل البحرى.

ولا أجد أفضل ما أختتم به من قوله تعالى (إنما يخشى الله من عباده العلماء) وقوله تعالى (وفوق ذى علم عليم)، فاللهم نسألك أن تفتح له بمزيد من فضلك وعلمك حتى يجود به على أبناء بلدنا الحبيبة مصر وتتخرج على يديه العلماء الذين ينشرون الفكر والعلم فى النقل البحرى وإقتصادياته ولتصبح مصر منارة وإقتداء بفضل إبن بار من أبنائها هو الأستاذ الدكتور / أحمد عبد المنصف.

محاسب / ابراهيم شلبي

أمانة السياسات .... الوصية ما زالت واجبة !!!!



بقلم
السيد عبد الجيد السيد

لقد جاءت بشائر الحرية السياسية كإطلالة أمل فى توجيه الحركة السياسية إلى الدوران فى فلك الديمقراطية الحقيقية، وما تفرضه من ضرورة وجود قواعد للحرية يقام عليها البنيان السياسى الوطنى، وتمثلت تلك البداية مع تعديل م 76 من الدستور ليكون إختيار رئيس الجمهورية بالإنتخاب المباشر، ثم تلى إجراء الإنتخابات البرلمانية تحت مظلة الإشراف القضائى الكامل، رغم وجود بعض السلبيات التى شابت ذلك، وما كشفت عنه نتائج تلك الإنتخابات من دلائل مؤكدة على تراجع قوة الحزب الحاكم فى الحياة السياسية المصرية وإن هناك سلبيات تنال من قواعده وتقلل من تأثيره وثقله السياسى وذلك فى مواجهة الظهور المباشر لقوى الإخوان المسلمين فى كافة المجالات والذين حققوا طفرة حقيقة فى المقدرة على الوصول إلى تحرير إرادة الناخب من كل القيود لتختار صراحة من يمثلها من بينهم وغالباً ما يكون ذلك الإختيار إلا تعبير ضمنى عن رفض ممثلى الحزب الحاكم ذاته.

ولعل الأمر يبدو للبعض عادياً لأن الحزب الحاكم قد حصل على الأغلبية المعقولة . بعدما كانت أغلبية ساحقة . لكنها فى الحقيقة أغلبية منكسرة يكسوها كثيراً من الخجل السياسى حيث فقدت جذورها فى أرض الواقع رغم أن الحزب ككيان سياسى يتملك بمفكريه وقادته ما يؤهله لتحقيق قدراً أكبر من التقرب إلى أفراد هذا الشعب وأن كل سياسته لها غاياتها الحقيقة وهى الحفاظ على مقدرات هذا الشعب وتوفير القدر المعقول من الحياة الكريمة للمواطنين.

ونحن هنا نحاول توجيه رسالة إلى مركز صناعة القرار فى مصر لأننا ندرك أن فى مصر ما زال هناك رجال شرفاء يخلصون إلى بلدهم سواء كانوا منتمين إلى الحزب الحاكم أو إلى التنظيمات السياسية الأخرى أو الذين يؤثرون بعض التنظيمات غير المعترف بها من نظام الحكم وإن كان الشعب يعترف بوجودها وثقلها بل وقوة تأثيرها فى المجتمع وهى الإخوان المسلمين.

إن الحزب الحاكم يجب عليه وإن كان ذلك صعباً لكنه ليس مستحيلاً . أن يطهر ثوبه الأبيض مما علق به من شوائب فاسدة على مدار سنوات عديدة تلك الشوائب التى كانت بمثابة ناراً تأكل كل الأخضر واليابس ثم يجب على من فى يدهم سلطان القرار أن يعملوا على إعادة رفع قواعد البناء الوطنى على أصول راسخة لأن البناء الحالى صار يشكو كثيراً من الوهن ونتائج الإنتخابات البرلمانية شاهدة على ذلك.

أيها السادة هناك أجيال صاعدة تحمل معها مفاهيم وقيم تحول بينهم وبين ما يشعرون به على أرض الواقع الحالى وإذهبوا إلى شباب الجامعات وإسألوهم صراحة عن أرائهم فيما يحدث أو يطبق فى مجالات عديدة فى المجتمع بل عن نظرتهم للمستقبل ولماذا لا يشاركون فى الإنتخابات بل أن شئتم هل يشعرون بأن مازال هناك أمل فى دولتهم ووطنهم ؟!!!!.

إننا نعتقد أن هناك ظاهرة غير طبيعية صارت تسرى فى المجتمع متمثلة فى ضياع الهوية الوطنية لدى غالبية الشباب، فالجميع يريد الرحيل لأوطان أخرى حيث الأمل فى وجود المصطلحات الرنانة هذه الأيام مثل العدالة والحرية والعمل وهى أشياء صارت لهم كلمات تعبيرية نادراً ما تجد لها سبيل فى أرض الواقع الوطنى، وعليه كان لزاماً من وجود صحوة فكرية وعملية للحزب الحاكم تلك الصحوة التى تقترب من الواقعية بلا تجمل توضح ما يتم من إنجازات والحلول المستقبلية المقترحة للمشاكل الأساسية التى ما يزال يشتكى منها الجسد الوطنى وأيضاً تكشف فى قوة عن كل فساد بكافة صوره وأشكاله مهما كانت التبعات فلا تستر عن فاسد ولا للمحاباة للمقربين من السلطة أن ثبت تورطهم فى العبث بمقدرات هذا الشعب، فقط نخلص النية حكاماً ومحكومين فى السعى نحو غداً أفضل سياسياً وإقتصادياً وإجتماعياً فإن صرنا أقوياء داخلياً حققنا القوة خارج حدود الوطن.

البقاء لله

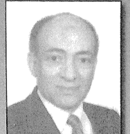
الربان/ عماد عادل إسلام

نائب رئيس الأكاديمية البحرية
لشئون المنظمة البحرية الدولية
وأسرة العاملين بمجمع المنظمة البحرية الدولية
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يشاطرون الزميل

الربان/ هشام وصفى

كبير خبراء الأمن البحرى
بشئون المنظمة البحرية الدولية
أحزانه فى وفاة السيدة الفاضلة
المغفور لها بإذن الله
والـدتــه
أسكن الله الفقيدة فسيح جناته
وألهم أهلها وذويها الصبر والسلوان

وزارة النقل ودورها



بقلم دكتور / أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

إن ما يدور من تغيرات على المستوى الدولى والإقليمى والمحلى تتسارع خطاه وتتابع أحداثه بشكلٍ صاريشكل تحديات جديدة تتطلب المواجهة الحاسمة والدقيقة وفى إطار رؤية واضحة للإتجاهات المستقبلية وإعادة ترتيب الأولويات، لقد بات واضحا أن الحواجز تتضاءل وتتحرر تدفقات السلع والخدمات وتشتد المنافسة فى الأسواق وكلها أمور تدعو إلى الإرتفاع بمستوى الأداء ورسم السياسات الجديدة والتى تتفاعل مع هذه المتغيرات.

ويعتبر قطاع النقل دعامة أساسية للنمو الإقتصادى والعمرانى فى الدولة تأثيره على المجتمع كعنصر رئيسى فى تنفيذ خطط التنمية الإقتصادية والإجتماعية والعمرانية ومحرك أساسى لعملية التقدم والحضارة، لذلك فقد أولت الدولة عناية كبيرة لهذا القطاع الهام حيث تطور تطوراً كبيراً انعكس على أدائه ولم يقتصر التطور على نشاط دون آخر أو سياسة دون غيرها ولكن التطور شملها جميعاً وكان هناك توازناً فى التقدم فى كافة الأنشطة.

ومن المستهدف أن يستمر قطاع النقل والمواصلات فى أداء دوره المنوط به ليكون دافعاً للتنمية لا معوقا لها فمن الضرورى العمل على توفير الطاقات النقلية من مختلف الوسائل لمواجهة احتياجات الطلب على المستوى القومى دون حدوث اختناقات وبما يحقق أقل تكلفة ويستدعى ذلك ضرورة التنسيق بين وسائل النقل المختلفة وانتهاج السياسة التى تكفل لكل وسيلة أداء دورها فى حدود خصائصها وبما يحقق صالح الإقتصاد القومى ولا يتأتى ذلك بالإعتماد على الإستثمارات الجديدة بل أيضا بالإهتمام بنفس القدر بالصيانة وإعادة التأهيل والتجديد لما هو قائم.

ومن اللازم أن يتم تطوير النظم بوزارة النقل بما يتمشى مع الإتجاهات الإقتصادية للدولة فيما يخص النقل البرى للركاب والبضائع أن الدور المنوط بوزارة النقل فى الإشراف والتخطيط والتنسيق لهذا القطاع قد تغير من التحكم إلى الإشراف والمتابعة مع تدخل أقل فى أنشطة النقل الخاصة وبسبب قوة خدمات النقل العام «المملوك للدولة» يكون من المجازفة أن توضح أعمال النقل فجأة داخل السوق الحر الكامل بدون سيطرة حيث أنه إذا حدث ذلك فسوف يحدث تعارض وتضارب وضرر إجتماعى وسوف تركز خدمات النقل على المسارات التى تحقق الربح بينما المسارات الغير مربحة سوف تصبح ذات خدمات سيئة أو سوف يتم إهمالها، كما أن المنافسة الحادة سوف لا تسمح للشركات الضعيفة على البقاء وأن احتمال المنافسة المدمرة سوف تؤثر على عامل الأمان.

وهكذا فإن الظروف الإقتصادية تتطلب عدم التدخل المباشر ويكون التدخل عن طريق السياسات والنظم ووضع القواعد العامة ومراقبة تنفيذها.

ويكمن تلخيص الأعمال التى يجب أن تقوم الوزارة بها فيما يلى:

١ - عملية التصديق والترخيص:

تتركز مسئولية وزارة النقل فى الموازنة بين العرض ومن وسائل النقل والطلب عليها وذلك من خلال توجيه أنشطة النقل العام فى القطاع الخاص سواء بتجديد عدد الناقلين أو التشجيع لزيادة عددهم ومن أهم الأهداف التى يجب تحقيقها فى هذا المجال ما يلى:

- الموافقة على العمل للناقلين المؤهلين لتقديم خدمة ذات كفاءة عالية وآمنة.
- حماية مصالح الناقلين الحاليين عن طريق تجنب زيادة عددهم فى حالة قيامهم بأداء العمل على الوجه الأكمل.
- توفير الحد الأدنى من خدمة النقل العام فى مناطق الإسكان مهما كان حجمها.
- متابعة أداء الناقلين على أساس عمل مسح دورى ودراسة توازن العرض والطلب.
- إعطاء التوجيهات وتحديد أعمال النقل الرئيسية للهيئات المحلية المختصة.

ولذا فإنه من اللازم العمل على وضع نظام لمنح التراخيص لمن يعمل فى مجال النقل بحيث يتم فحص طلب الترخيص وتبسيط الوثائق المطلوبة تقديمها وكذلك الإجراءات وأخذ الإجراء السريع سواء فى حالة الموافقة على إصدار الترخيص أو فى حالة عدم إصداره.

أن يتم إصدار رخص السيارات الأجرة التى تعمل بين الأقاليم من إدارات المرور المختصة فى ضوء إحتياجات السوق وبناء على الدراسة التى تقدمها وزارة النقل لتلك الإدارات واستمرار الوضع على ما هو عليه الآن لمدة عام كمرحلة إنتقالية.

التعريفة:

لا يوجد سيطرة حالية على تعريفة سيارات الأجرة التى تعمل بين الأقاليم على الرغم من وجود نظام متفق عليه من قبل النقابة أو الجمعيات التعاونية ولكن يتم زيادة التعريفة طبقاً لظروف العرض والطلب ففى أوقات الذروة (المواسم والأعياد والسفر الليلى) يتم زيادة تعريفة الركوب عن المتفق عليه.

ومن حيث المبدأ فإن من المرغوب فيه أن تكون خدمات النقل مقدمة بواسطة القطاع الخاص وأن يتم تحديد التعريفة بقوى السوق ولكن المنافسة الشديدة فى ضوء تطوير صناعة النقل قد يتسبب فى إنخفاض التعريفة عن التكلفة ويصير من الصعب تحقيق الصيانة المناسبة للمركبات مما يؤدى إلى كثرة الحوادث وإذا صارت التعريفة الاحتكارية هى السائدة فإن مستخدمى النقل العام من محدودى الدخل لن يكون لديهم أية وسيلة لمواجهة الزيادة فى التعريفة.

ولذا من المهم أن يكون من بين مهام وزارة النقل إعداد نظام للتعريفة والرسوم يكون ملزماً للناقلين. وبموجب ذلك فإنه يتم وضع معيار لتعريفة النقل على أساس التكلفة والربح وتكون هذه التعريفة إرشادية للناقلين يمكنهم العمل فى حدودها سواء بالزيادة أو بالنقص فى حدود ضيقة ويتم إخطار المحافظات وإدارات المرور بها ويتم مراجعة هذه التعريفة كل فترة زمنية.

وفى هذا الصدد سيتم عمل الآتى:

يكون من إختصاص جهاز تنظيم النقل الذى أنشئ حديثاً دراسة التعريفة ويقوم بتجميع وتحليل البيانات وعمل مقترح للتعريفة ويتم عرضه على لجنة استشارية من ذوى الخبرة وممثلى المحافظات حيث يتم إقرارها أو تعديلها مع الأخذ فى الإعتبار عدم تجاوز مدى القدرة على الدفع (مراعاة مبدأ القدرة على الدفع) وتوحيد المعاملة لكل مستخدمى النقل. وعلى أن يتم الإستمرار فى متابعة التعريفة بحيث يتم تطويرها كلما دعت الظروف إلى ذلك

السياسات

* يجب أن يكون من مهام الوزارة تأمين الحد الأدنى من خدمات النقل العام للمناطق التى يقل فيها الطلب عن حد معين حتى ولو كانت أعمال النقل من وإلى تلك المناطق قد تكون غير مقبولة من وجهة نظر المشغل أو الناقل، وبذلك فإنه يلزم تدعيم النقل بتلك المناطق ويتم تدبير الدعم من المجالات الأخرى المربحة مثل المحطات النهائية للأتوبيسات وسيارات الأجرة.

* وأن يتم دعم ميزانية أعمال البحوث والدراسات اللازمة لتطوير أداء خدمات النقل العام والتكامل مع مجلس بحوث النقل بأكاديمية البحث العلمى وشعبة النقل بالمجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية ليمكن الأستفادة من البحوث التى يتم إجراؤها.

* ويتم تمويل أعمال النقل العام عن طريق توفير قروض ميسرة للناقلين المؤهلين للنقل العام من أجل شراء الأسطول وتطوير المحطات النهائية والجراجات والورش وتخفيض الضرائب أو الأعفاء منها على الإستثمارات التى تؤدى إلى الترشيد والأمان وتجنب الضوضاء.

* وضع السياسات اللازمة لإستخدام سيارات الميكروباص فى نقل الركاب بين الأقاليم والحد من إستخدام سيارات الأجرة 7 راكب وأن يتم دراسة التشغيل المشترك للأتوبيس وسيارات الأجرة على أساس مسافة الرحلة وحجم الطلب والمجال الإقتصادى لكل منها لتقديم الخدمة الأمنة.

المعلومات والبيانات والقوانين

من الضرورى الإهتمام بالبيانات والمعلومات فى قطاع النقل وأن تكون على درجة عالية من الثقة وأن يتم إتاحتها ليس فقط للجهات الحكومية بل يجب إتاحتها بدرجة كبيرة من الدقة للقطاع الخاص لإستخدامها فى تحقيق أهدافهم للنقل العام وأن يتم إصدار كتاب للنقل سنوياً.

وأن يكون هناك إدارة مسئولة عن الشئون القانونية تهتم بجمع القوانين واللوائح والقرارات المرتبطة بالنقل ونشرها وتحديد المعمول به منها وما تم إلغاؤه منها أو ما يتطلب تعديلة لتكون متوافقة مع الأوضاع الجديدة وحتى لا يكون هناك تعارض بينها أو أن ما بها من مميزات تكون بعيدة عن ما ورد فى قوانين لاحقة لها.

وعلى سبيل المثال فإن قانون الإلتزام رقم 55 لسنة 1975 يلزم مراجعته وتعديله بحيث يكون جاذباً للإستثمار من القطاع الخاص فى أعمال النقل العام لا أن يكون معوقاً له خاصة وأن قانون حوافز الإستثمار به مزايا تفوق المزايا الممنوحة فى هذا القانون.

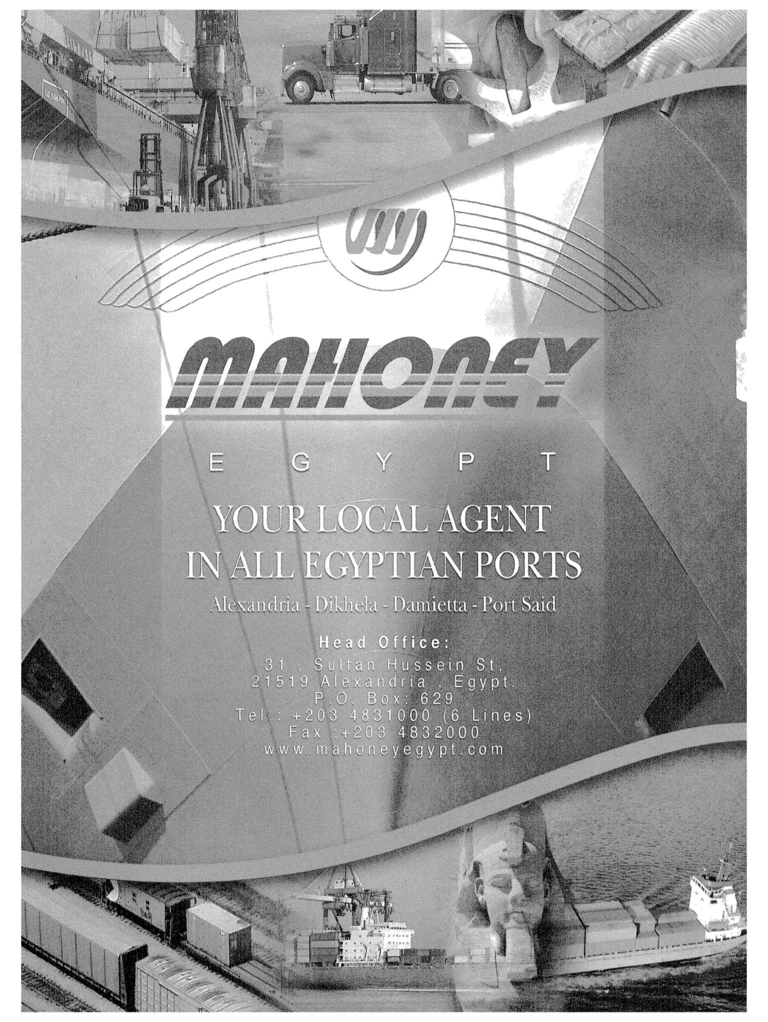
وبخصوص القرار رقم 407 لسنة 1995 بإسناد مهمة مراقبة ومتابعة شركات نقل الركاب بين الإقاليم للهيئة العامة للطرق والكبارى فسوف يتم مراجعة أسلوب العمل فى هذا المجال ليكون الإشراف فعالاً ومثمراً لتقوم الهيئة بعملها على الوجه الأكمل فى هذا المجال وإلا يكون الأشراف شكلياً لعدم توافر الخبرة للهيئة فى هذا المجال، ومن المقترح أن يتم إسناد تنفيذ هذا القرار إلى جهاز تنظيم النقل بدلاً من الهيئة العامة للطرق والكبارى.

ونظراً لأن مصر قد وقعت على إتفاقية الجات فى شهر إبريل 1994 وأمكن لمصر من خلال المفاوضات تحديد إلتزاماتها حيث تم إستبعاد النقل الداخلى (بأستثناء النقل السياحى) مؤقتاً من قواعد الإتفاقية وتحسباً لما سوف يتم بعد إنقضاء فترة السماح المؤقتة فيلزم العمل على أن تكون الشركات العاملة فى مجال نقل الركاب والبضائع قادرة على المنافسة وأن يتم وضع الخطط لتطويرها بحيث تكون الأسس الإقتصادية هى الأساس الوحيد للكفاءة من حيث تحقيق كفاءة الأداء والتكلفة الأقل.

وسوف يتم تشجيع إنشاء الشركات المشتركة للنقل (ركاب وبضائع) لمواجهة الطلب المتزايد على النقل.

يعاد النظر فى التشريعات والقواعد المنظمة للنقل لمزاولة النقل البرى وبما يمكن معه إستخدام النقل متعدد الوسائط.

– إزالة التعارض والتضارب بين الهيئات حيث تم إنشاء جهاز تنظيم النقل ومع وجود الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل التى من المفترض أن تقوم بوظيفة جهاز تنظيم النقل ولذا فمن المقترح دمج الهيئة مع الجهاز توفيراً للنفقات ومنعاً للتضارب.


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



أخبـــار القنـــال

احتفالات هيئة قناة السويس باليوبيل الذهبى للتأميم

فى إطار الإحتفال باليوبيل الذهبى لتأميم قناة السويس .. قام السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس الهيئة ، ويرافقه السيد اللواء/ عبد الجليل الفخرانى محافظ الإسماعيلية بإفتتاح عدد من المشروعات الخدمية التى تسهم فى تخفيف العبء عن العاملين بالهيئة ومواطنى محافظات القناة الثلاث.



•• إفتتاح مركز قسطرة القلب بمستشفى هيئة قناة السويس (نمرة 6)



وفى إطار التطوير المستمر والعمل على توفير أحدث الأجهزة والوسائل التكنولوجية الحديثة فى المجال الطبى والعلاجى للعاملين بهيئة قناة السويس. فقد تفضل السيد الفريق/ أحمد فاضل بإفتتاح مركز قسطرة القلب بمستشفى نمرة 6، والذى تكلف خمسة ملايين وأربعمائة ألف جنيه، وذلك فى إطار المشروعات الخدمية الجديدة التى تحقق الأمن والسلامة لإنسان القناة.

•• إفتتاح كوبرى سالا:



قام السيد الفريق/ أحمد على فاضل ومحافظ الإسماعيلية اللواء/ عبد الجليل الفخرانى ومجموعة من القيادات الشعبية بمحافظة الإسماعيلية بإفتتاح كوبرى سالا الجديد - حيث بلغت تكاليف إنشاؤه مليون وتسعمائة ألف جنيه، وقام بتنفيذه شركة التمساح (إحدى شركات هيئة قناة السويس) وذلك فى إطار جهود الهيئة نحو إنشاء مشروعات خدمية ليستفيد منها شعب الإسماعيلية.

•• مؤتمر صحفى عالمى:

* أعلن السيد الفريق / **أحمد على فاضل** رئيس هيئة قناة السويس أن قرار التأميم كان له بالغ الأثر فى تغيير خريطة العالم رغم إختلاف المؤرخون من مدى صحة هذا القرار التاريخى - حيث رأى البعض أنه كان من المكن الإنتظار حتى عام 68 حيث ينتهى حق الإنتفاع وتصبح القناة مصرية خالصة ولكنه رأى أن قرار التأميم كان حتمياً لعودة السيادة والكرامة للمصريين.

* وأكد الفريق **فاضل** أن الهيئة تمتلك كل أساليب التطوير والتوسيع بأيدى مصرية وبأحدث الوسائل التكنولوجية الحديثة فى إدارة القناة ملاحيا، خلال السنة المالية المنتهية فى 2006/6/30 حققت الهيئة أعلى إيراد لها فى تاريخها - حيث وصل إلى 3.564 مليار دولار وهو رقم تجاوز جميع الأرقام السابقة.

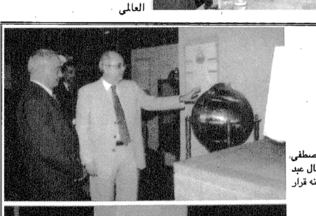
* وأختتم سيادة الفريق حديثه بتقديم الشكر للرئيس **جمال عبد الناصر** صاحب قرار التأميم والرئيس الراحل **محمد أنور السادات** صاحب قرار الحرب والسلام ، كما تقدم بالتهنئة والشكر للرئيس **محمد حسنى مبارك** راعى الهيئة وحاميها بهذه المناسبة التاريخية الجليلة.

* كما تقدم الفريق بالشكر لرؤساء الهيئة السابقين ممن ساهمو فى رفعة الوطن ومنهم المهندس **محمود يونس** الذى وضع الأسس التى تقوم عليها القناة كممر ملاحى عالمى، والمهندس **مشهور أحمد مشهور** الذى أدار القناة فى فترة من أصعب فتراتها، والمهندس **محمد عزت عادل** الذى شارك بجهد كبير فى تطوير القناة.

•• حفل توزيع الشعار الذهبى:



فى إطار إحتفالات الهيئة باليوبيل الذهبى للقناة، قام السيد الفريق رئيس الهيئة بتوزيع الشعار الذهبى على عدد/202 من العاملين بالهيئة بمحافظة الإسماعيلية كتقدير لهم على جهودهم طوال 25 عاماً من العمل فى خدمة هذا المرفق الملاحى العالمى



ندوة مكتبة الإسكندرية 25،24 يونيو 2006

نظمت مكتبة الإسكندرية بالتعاون مع لجنة الإحتفالات بهيئة قناة السويس برئاسة المهندس/**أحمد مصطفى**، إحتفالا باليوبيل الذهبى لتأميم قناة السويس، والذى يعد من أهم القرارات الثورية التى إتخذها **جمال عبد الناصر** فى 26 يوليو 1956، وقد أختير مكان الإحتفال (الإسكندرية) لأنها نفس المكان الذى أعلن منه قرار التأميم منذ خمسين عاماً.

وتخلل الإحتفالية عدد من الفعاليات منها:

إفتتاح معرض الوثائق الخاصة بقناة السويس ومجموعات خاصة من هيئة قناة السويس وصور من أرشيف دار الهلال عن تأميم قناة السويس وأيضاً عدد من الجلسات العلمية والثقافية والأدبية ومنها «ذكريات قناة السويس» وتاريخ القناة وأهمية قرار التأميم، وندوة قناة السويس فى خدمة التجارة والإقتصاد العالمى، حضر الندوة عدد كبير من الشخصيات التى ساهمت فى تأميم القناة والشخصيات العامة على رأسهم الفريق/ **أحمد على فاضل** رئيس هيئة قناة السويس الذى رأى حتمية وضرورة تأميم القناة فى ذلك الوقت الفاصل فى تاريخ الأمة المصرية، واللواء/ **عبد السلام المحجوب** محافظ الإسكندرية، والدكتور/ **إسماعيل سراج الدين** مدير مكتبة الإسكندرية، والمهندس/ **محمد عزت عادل** رئيس هيئة قناة السويس الأسبق، والسيد اللواء بحرى/ **مختار عمار** رئيس قطاع النقل البحرى والدكتور/ **جمال مختار** رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.



Evergreen Group Chairman Chang Yung-Fa awarded CBE for services to British shipping



Dr Chang Yung-Fa, Group Chairman of the Taiwan-headqu transport conglomerate, the Evergreen Group, has be appointed Commander of the British Empire (CBE) by Her Majesty Queen Elizabeth II in recognition of his services to shipping and British economic interests. The honour was conferred on Dr Chang yesterday (17 July 2006) at a ceremony held in the Locarno Suite, located within the Foreign & Commonwealth Office in Whitehall, London.

Following the ceremony, Dr Chang attended a meeting at Buckingham Palace with HRH the Duke of York, Prince Andrew, the UK's Special Representative for International Trade and Investment. Among issues discussed during this meeting were future opportunities for the Evergreen Group's continued support of British shipping and the UK economy.

Accepting the honour at Whitehall, Dr Chang said

"I am both humbled and deeply honoured by today's proceedings. I am happy to say that shipping has not only been my profession, but also my life's passion. To be rewarded for one's passion is truly a privilege."

"Britain has a long history of maritime supremacy and high quality standards. The UK government is urging the shipping community to put the UK back on the maritime map and, through my company the Evergreen Group, I am delighted to be participating actively in projects related to that development."

"On a more personal note, I would like to thank the maritime industry as a whole. I can only hope that my contribution to shipping has been as great as shipping's contribution to my life. The maritime industry has provided me with many full and happy years and shaped the man I am today. In the wise words of the English poet and novelist John Ruskin: 'The highest reward for man's toil is not what he gets for it but what he becomes by it."

The Evergreen Group, established by Dr Chang in 1968, has enjoyed a 27-year-long relationship with the UK, beginning in 1979 when the Group's shipping arm, Evergreen Marine Corp, successfully broke the Far Eastern Freight Conference's monopoly on the Far East/Europe container trades and made its first vessel calls at the UK's Port of Felixstowe.

Since then, the business alliances between the Evergreen Group and the UK have been strengthened with the establishment of Evergreen UK Limited, Eva Airways Corp (UK Branch) and London-headquartered shipping company Hatsu Marine Ltd.

On a more personal level, Dr Chang is a strong believer in education, especially as it relates to the maritime industry, and having been impressed by the work done by the National Maritime Museum in educating children about the sea, provided substantial support some years ago to the construction of a new gallery at Greenwich. He is also a supporter of a Chinese-language school in London, Atlantic College, Glamorgan, and of the Churchill Archives Centre at Churchill College, Cambridge, where documents relating to Sir Winston Churchill and Baroness Thatcher are held and made available to students and researchers.

Currently, the Evergreen Group offers three sailings per week from Thamesport via its China-Europe-Mediterranean (CEM) service and its US West Coast-Asia-Europe (WAE) and North Asia-US East Coast-Europe (NUE) pendulum services, as well as one sailing per week from Felixstowe on its India Subcontinent-Europe (ISE) service. Annual import and export cargoes amount to approximately 180,000 twenty-foot equivalent units (TEU).

Hatsu Marine, established as a British shipping company in 2002, has developed into one of the largest shipowning entities in the UK and was this year awarded the coveted Queen's Award for Enterprise: International Trade. At present, the company operates 11 containerships under the Red Ensign, including four 7,024TEU S-type vessels, which incorporate the latest in environmentally sound features and are among the largest container vessels currently plying the world's oceans.



As part of the requirements for inclusion within the UK tonnage tax regime, the Evergreen Group is also training British cadets on board its vessels for operating UK-registered ships flying the Red Ensign. The Group's airline, EVA Airways, has been flying between Taipei and London via Bangkok since 1993. The London-Bangkok sector is exceptionally busy with heavy demand for both passenger and freight capacity. Today, the company provides six passenger flights and two freighter flights between Taipei and London every week. EVA cooperates with British Airways in the provision of freighter flights between Taipei and London via Dubai, another important freight hub.

From small acorns

Dr Chang started out life in shipping as third officer on a small cargo vessel. Today, he is head of one of the world's leading container shipping lines, following in a long tradition of seafarers who have created their own shipping companies. Evergreen started with just one secondhand tweendecker in 1968 and only took delivery of its first newbuilding tweendecker in 1972. Its first containership entered service in 1975 and, in 1984, Dr Chang launched his radical Round-the-World service: 24 brand-new ships sailing eastbound and westbound around the world linking Asia, North America and Europe. The Evergreen Group currently operates a fleet of over 150 vessels and has expanded its business interests into property development, inland transport and logistics and aviation.

The Order of the British Empire

The Most Excellent Order of the British Empire is a British order of chivalry established on 4 June 1917 by King George V to fill gaps in the British honours system. In particular, King George V wished to honour the many thousands of people who served in numerous non-combatant capacities during the First World War. Originally, the Order included only one division; however, in 1918, soon after its foundation, it was formally divided into Military and Civil Divisions. This Order of Knighthood has a more democratic character than the exclusive orders of the Bath or Saint Michael and Saint George, and in its early days was not held in high esteem. This changed over the years.

The British monarch is Sovereign of the Order and appoints all other members of the Order. Appointments are made on the advice of the governments of the United Kingdom and some Commonwealth realms.

المخطط العام المستقبلى ٢٠٢٠ لميناء السخنة MASTER PLAN

- تحقيق قيمة مضافة مستهدفة حتى عام ٢٠٢٠ بحوالى ٦ بليون دولار سنويا وفقا لتقديرات بيوت الخبرة العالمية والمعدلات المماثلة للموانئ العالمية
- الوصول بأطوال الأرصفة إلى ١٦,٥ كم
- تحقيق فرص عمل حقيقية لحوالى ٢٤٠٠٠ عامل
- الوصول بحجم الاستثمارات إلى حوالى ١,٤ بليون دولار يتحملها القطاع الخاص كاملة فى إنشاء البنية التحتية والفوقية وإقامة المشروعات دون تحمل الحكومة أى أعباء مادية على الإطلاق
- إنشاء ميناء محورى ومركز توزيع للتجارة العالمية بميناء السخنة

المشروعات التى نفذت والجاهزة للتنفيذ وفقا للمخطط العام

١ - ميناء السخنة بتكلفة استثمارية ١٠٠ مليون دولار

٢ - مشروع تموين السفن بالوقود بتكلفة استثمارية ٦٥ مليون دولار

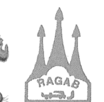
٣ - مشروع إنتاج الديزل الحيوى بتكلفة استثمارية ٢٢ مليون دولار

٤ - مشروع مصفاة السكر بتكلفة استثمارية ١٢٠ مليون دولار

٥ - مشروع المواشى الحية واللحوم بتكلفة استثمارية ٢٠ مليون دولار

٦ - إقامة معامل فحص حديثة للصادرات والواردات



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

- [illegible] الشركات التي [illegible] القطاع [illegible]
- تم الترخيص لها لتكون مستودع ايداع جمـ[illegible]
- تمتلك الشركة احدث معدات التداول المتطـ[illegible]
- [illegible] ومواكبة النظم التكنولوجية [illegible]
- [illegible] الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



هيئة ميناء دمياط
النادي الدولي للبحارة
بميناء دمياط



إعاشة فاخرة - مطعم وكافيتريا - صالة ألعاب
مكتبة ثقافية - نت كافيه - عيادة طبيب

خدمات متنوعة لأطقم السفن والتوكيلات
ورجال الأعمال داخل المنطقة الجمركية



المكتبة الثقافية والعلمية

- حجرة متكاملة للاطلاع والقراة مكيفة بارد / ساخن
- نشرات دولية وابحاث علمية وبحرية
- تليفزيون فلات ورسيفر ٤٠٠ قناة

صالة الالعاب الرياضية

- أجهزة رياضية متكاملة .. مشرف رياضى متخصص
- مرايا عاكسة
- أجهزة تكييف بارد/ساخن
- موسيقى هادئة
- حجرة ساونا
- حمامات مستقلة
- مبرد مياه



العيادة الطبية المتكاملة

- طبيب متخصص
- سيارة اسعاف بها ممرض تنتقل لاقرب مستشفى
- حجرة كشف مجهزة
- سرير طبى - ادوية - اجهزة قياس الضغط والسكر

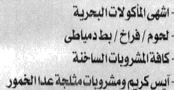


حجرات الاعاشة الفاخرة

- مبنى حديث
- تكييف بارد/ساخن
- تليفون دولى - محلى
- سخان كهربائى
- جهاز تكييف
- اطقم الخدمات خريجى سياحة وفنادق
- تسجيل بيانات بالكمبيوتر
- اتصالات محلية ودولية
- أثاث فاخر / مفروشات رائعة
- سجاد / انارة متعددة
- ثلاجة صغيرة لكل حجرة
- تليفزيون ورسيفر ٤٠٠ قناة
- دورة مياه مستقلة

المطعم والكافيتريا

- انتريه فرعوني كامل
- تليفزيون ١٤ بوصة
- أجهزة تكييف بارد / ساخن
- ستائر بألوان جذابة ومريحة
- اشهى المأكولات البحرية
- لحوم / فراخ / بط دمياطى
- كافة المشروبات الساخنة
- آيس كريم ومشروبات مثلجة عدا الخمور





انترنت كافيه

- امكانية الدخول على شبكة الإنترنت
- الحصول على كافة المعلومات المحلية والدولية





للحجز والاستعلام يرجى الاتصال بالارقام التالية: ٢٩٣١١١ - ٢٩٣٢٢٢ / ٠٥٧

تصفح موقع هيئة الميناء www.damport.com

حسابات المغانم والمغارم الإقتصادية

للمشروعات الصناعية.
4- هذه الاشتراطات / المقومات العشرة لم تتوافر على نحو متكافل ومتكامل للمنطقة الحرة فى بورسعيد فيما يتعلق بإدارة سياسة الإستثمار وحوافزه داخل المنطقة الحرة .. وواكب ذلك أن المنطقة لم تكن تتمتع بصلاحيات الإدارة الذاتية (Autonomous) بل سيطرت على شئونها بيروقراطية مركزية متواضعة الخبرات العملية فيما يخص النظم الإقتصادية للمناطق الحرة الدولية.
5- ويمكن توضيح الفارق ما بين المنطقة الحرة التى إشتملت على مدينة بورسعيد بكاملها دون تحديد لهويتها الإقتصادية وطبيعة وظائفها الإقتصادية .. والمنطقة الحرة الصناعية فى مدينة (داكار) بجمهورية السنغال المنشأة بالتشريع المصدر فى 7/2/ 1976.. والملاحظ فى سياق التحليل أن زمنى إقامة المنطقتين متقارب . وينص التشريع فى مادته الرقم (3) على:
أ- تدار المنطقة الحرة (بداكار) بواسطة إدارة يرأسها مسئول أدارى له وضعية مندوب عن رئيس الجمهورية وممثلا لرئيس الوزراء وجميع الوزراء .. وهذه الإدارة المستقلة من مهامها على وجة الخصوص :
- إنتهاج التدابير اللازمة التى تكفل الشروع فى إقامة المنطقة الحرة وعملها على نحو صحيح وعلى نحو خاص أختيار أو إعداد وإقتراح أكثر النظم / التنظيمات الملائمة لذلك.
- تنسيق الترتيبات الإدارية التنفيذية الضرورية لطرق عمل المشروعات الصناعية فى المنطقة الحرة.
- عقد جميع الإتفاقيات والموافقة على جميع خطط التطوير ذات الصلة بنهوض المنطقة وإزدهار نموها.
- تخويل المشروعات الصناعية فى المنطقة سلطة تأسيس وتمكين وجودها فى نطاق المنطقة خلال مدة شهر من موافقة مجلس إدارة المنطقة على قبولها.
- أن تمثل جميع الوزارات المناط بها تأدية الخدمات الأساسية الضرورية للمشروعات فى المنطقة.
-يعين المدير التنفيذى(Administrator) للمنطقة بمرسوم جمهورى لدعم سلطاته.

ثالثا: أخطاء كان ينبغى أن تعالج:
1 - المناطق الحرة وفق المعايير الإقتصادية المتقدمة تعد من أبرز وأهم مجالات التفاعل والتعاون ما بين الإقتصادات الدولية على أسس من روابط وعلاقات حرة ومتداخلة ومتساوية الحقوق والإلتزامات تقوم على حقيقة مؤداها العلمى تعظيم دور سياسات التنمية والتطوير اللذين يسهمان فى تفعيل وزيادة معدلات النمو الإقتصادى والإجتماعى.
2 - وتؤدى هذه المناطق الحرة الصناعية والتجارية والخدمية مهاما كثيرة تؤكد أن بوسعها أن تكون قاطرة لنمو إقتصادى متسارع الإزدياد. فالمناطق الحرة الدولية صارت معلما من معالم العولمة الإقتصادية إذا أنها تحقق إختراقات هامة فى المجالات التالية :
أ - إقامة مشروعات صناعية ذات مستويات ميكنة (Mechanization) وأتمته (Atomization) رفيعة الأداء التكنولوجى مما يحدث ويزيد الإنتاج والإنتاجية وتوظيف أعداد من العمالة التى تتسم بالمهارات المرتفعة.
ب- لأن خلق وظائف فى قطاع التصنيع الحديث فى المناطق الحرة يمضى بالتوازى والتناظر مع التوسع فى نمو هذه المشروعات وزيادة أعدادها وزيادة الطلب العالمى على منتجاتها.
ج- أن الإستثمار الكثيف فى قدرات رؤوس الأموال البشرية فى هذه المناطق يعد ضمانه إستراتيجية طويلة المدى تدعم من إستقواء الإقتصاد القومى وزيادة القيمة المضافة للقوى العاملة بإعتبارها تمثل البعدين: القوى الناعمة (Software) والقوى المجسدة (Hardware) لكن التراكمات النقدية تحولت فى حد ذاتها إلى وسيلة وغاية.
د- أن المجتمع الذى يتكون من حول المناطق الحرة الصناعية يكون أسرع فى الميل إلى تعظيم شأن الإستثمارات الإجتماعية العلمية والتكنولوجية والفكرية لمقابلة التحديات الإقتصادية والإفادة من فرص التوسع العلمى فى إقتصادات التكنولوجيا والمعرفة ويرتبط بذلك تثمين دور إقتصاد صناعة الخدمات اللوجستية الموجهة أساساً إلى السوق الدولية والتجارة العولمية.
3- أن الإطارات التشريعية والتنظيمية والإدارية للمنطقة الحرة فى بورسعيد لبثت على مدى 28 عاماً على ثباتها الاستاتيكى (السكونى) لم يلحقها التطوير برغم أن قانون الرقم 1974/32 للمناطق الحرة العامة والخاصة فى مصر عدل أربع مرات متتالية وحدثت مضامينه وأدواته لمسايرة ضروب التحور فى ديناميات الإقتصادات الدولية.
4- يضاف إلى ذلك أن قانون تحويل مدينة بورسعيد إلى منطقة حرة (1976/12) لم يؤسس لعلاقات اقتصادية قوية ومتكافلة ما بين الميناء أهم قاعدة ومحور إنتاجى فى المدينة والمنطقة الحرة. واشتجرت على أرض المدينة أغرب علاقات إقتصادية متنافرة .. الميناء يحكمه قانون والمدينة تدار بقانون والمنطقة الحرة العامة تعمل تحت مظلة قانون ثالث ومصلحة الجمارك تخضع لقانون رابع والإدارة المحلية يشرف عليها قانون خامس.
5- وفى سياق مغاير لمناهج تطوير المناطق الحرة فى شتى أقطار العالم لم تعن الأجهزة المديرة للمدينة الحرة بإنشاء صندوق لتطوير مهارات القوى العاملة التى إلتحقت بالعمل والتى تتأهب للانخراط فيه .. ولا سعت إلى اقتراح مناهج تعليم جديدة فى المدارس المتوسطة والجامعات لتخريج كوادر تتجاوب مع متطلبات التنمية وحاجات سوق العمل فى المدينة وكان التخطيط الإستراتيجى غائباً كما كانت مناهج الإدارة غير منفتحة على ما يحدث فى العالم من حولنا.

رابعا: نظرة عامة على التوقعات المستقبلية:
1- يسعى جميع راسمى السياسات وصانعى القرارات فى أوربا وأمريكا اللاتينية وآسيا وأفريقيا والشرق الأوسط على نحو متفاوت الأهميات النسبية لتركيز اهتماماتهم على وسائل تعزيز التكامل العالمى والتنسيق على مستوى التكتلات القارية والإقليمية ... وبطبيعة الحال فإن منطق ومدى هذه المبادرات يختلف بصورة واسعة لأسباب سياسية واستراتيجية واقتصادية .. وتعد هذه السياسة بالنسبة لمصر على الصعيد الكلى (Macro) ولبورسعيد على الصعيد القطاعى (Micro) وسيلة هامة لتعظيم إقتصادات تنموية ذات حجم كبير لتمكينها من الشراكة الناجحة فى الإقتصاد المعولم.
2- وتثبت حقائق التاريخ أن إقتصاد الأنشطة الخدمية فى الميناء وفى الظهير المباشر (المدينة) كان فى أبعاده العملية معولماً بالفعل فى حدود متواضعات النصف الثانى من القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين متعولماً أكثر من أى ميناء أخر فى منطقة الشرق الأوسط وسباقاً على كثرة من الموانى العالمية فقد كان الميناء عاصمة ملاحية وتجارية لشبكات خطوط النقل البحرية العالمية ومحطة دولية لصناعة الخدمات اللوجستية. وموئلاً لإستثمارات دولية، ومجازاً مرورياً لشحونات التجارة العالمية المحمولة بحراً ما بين الشمال والجنوب والشرق والغرب.
3- والآن تملك بورسعيد ميناءين مرشحين بطبيعة الموقع والموضع لكى يكونا ميناءين فائقى المحورية الإقتصادية (Ultra-hub ports) بإمتياز. هذان الميناءان (ميناء شرق التفريعة والميناء الغربى) هما مفتاحا صناعة مستقبل تنموى من نوع فريد للإقتصاد المصرى. هذان الميناءان من الممكن لهما أن يتطورا من خلال أجندة إصلاح ذات آفاق تتوخى التكامل الدولى والتعاون الإقليمى. فهما معاً يعدان بنية تحتية هامة للتجارة والمرور الدولى بوقوعهما على البحر المتوسط وقناة السويس. فبدون هذين التعاون والتكامل لا يمكن لهما أن يفيدا - ولا يفيد العالم - من ممكناتهما وقوتهما الإقتصادية.
4- وفى ظل إلغاء المدينة الحرة بالقانون رقم 2002/5 فإن هناك امتدادين أرضيين مرشحين بجدارة لإقامة مناطق حرة دولية الأول هو الظهير المباشر لميناء شرق التفريعة والثانى هو لسوء الحظ والتخطيط المرتجل سابقاً هو منطقة جنوب بورسعيد التى حولت على نحو عشوائى إلى أراض زراعية فصارت عائقا مؤقتاً أمام التوسع التنموى الحقيقى للمدينة على الجبهتين. ولا ينبغى أن تتكرر أخطاء تخطيط وتنفيذ المدينة الحرة التى ولدت وهى تحمل معها أسباب فشلها.
5- وفى حال الرغبة فى تخطيط منطقة ظهير ميناء شرق بورسعيد لتصبح منطقة حرة دولية فإن تخطيطاً من نوع جديد يظل مطلوباً بإلحاح للاندماج فى ركب المناطق الحرة العالمية. فقمة السذاجة أن تؤدى الأعمال على اختلاف ظروفها وملابساتها بذات الطريقة ثم نتوقع لها نتائج مختلفة.

***

محطات وأخبار

تزايد عدد السياح الروس
أعرب الدكتور عزت سعد سفير مصر المفوض فوق العادة لدى روسيا عن إرتياحه لتزايد عدد السياح الروس الذين يزورون مصر بعدما زار العام الماضى أكثر من مليون سائح ومن المتوقع زيادة هذا العدد بنسبة لا تقل عن 25% خلال العام الجارى، وأشار السفير إلى أنه لا توجد عقبات لدخول الروس مصر حيث يمكنهم الحصول على تأشيرة الدخول فى دقائق.

حماية التجارة والإستثمار
يقوم الإتحاد العربى للتحكيم التجارى الدولى بتنظيم مؤتمراً دولياً فى مدريد يدور حول حماية التجارة والإستثمار المتزايدين بين أسبانيا والدول العربية، وذلك خلال الفترة من 13 إلى 14 نوفمبر القادم، ويعقد هذا المؤتمر بالتعاون مع المعهد الملكى المنوط بتنمية العلاقات الأسبانية الخارجية، ويشارك فيه عدد كبير من مراكز التحكيم وغرف التجارة ومؤسسات الإستثمار العربية، ويقوم المؤتمر ببحث سبل تذليل جميع العقبات التى تعوق تقدم العلاقات التجارية بين أسبانيا والدول العربية .

العلاقات بين مصر وليبيا
تشهد الفترة القادمة نقلة كبيرة فى العلاقات الإقتصادية والتجارية والإستثمارية بين مصر وليبيا، وقد صرح الدكتور أشرف الربيعى وكيل أول وزارة التجارة والصناعة ورئيس التمثيل التجارى بأنه تم الإتفاق على وضع إسلوب لحل المعوقات التى تقف فى مسيرة دفع العلاقات الإقتصادية والتجارية، كما تم التوصل إلى إستمرار العمل فى المنافذ الجمركية بالجانب الليبى على مدى 24 ساعة بدلاً من العمل حتى السابعة مساءً.

إستراتيجية جديدة للصادرات المصرية
قام مركز تنمية الصادرات المصرى بوضع إستراتيجية جديدة للصادرات بهدف مضاعفتها بحلول عام 2011، وقد أكد المهندس هيثم دياب رئيس المركز على أن الإستراتيجية ستركز فى المدى القصير على بناء قاعدة معلوماتية دولية لإستخدامها فى تسويق المنتجات المصرية فى الخارج، وإنشاء مكتبة الأعمال والعلوم التصديرية، والإنتهاء من إنشاء بوابة التصدير الإلكترونية ودعم المجالس التصديرية فى جهودها لزيادة أعضائها المنتسبين

الإستعداد لفيضان النيل
أعلن المهندس محمد الضريبى رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للسد العالى وخزان أسوان أن السد العالى مستعد لإستقبال فيضان هذا العام وتوفير المياه لكافة الإحتياجات بعد إنتهاء أعمال التوسعات، وقد أصبح مفيض منطقة توشكى جاهزة لأى فيضان طارئ بعدما إنتهت أعمال الصيانة الكاملة لمفيض السد العالى وحركة البوابات.



أخبار من فوق السحاب

خدمات مصر للطيران

صرح المهندس عبد الرحمن الشريف رئيس مصر للطيران للخدمات الأرضية أن الشركة تقوم بتقديم خدمات لطراز طائرات البضائع العملاقة التى تحتاج لإمكانيات خاصة، وبذا ستدخل الشركة السوق العالمية بعد دراسة العروض المقدمة من 3 مكاتب إستشارية متخصصة، وإختيار أفضلها لتقديم خدماتها فى مطارات الدول الأفريقية والعربية.

التذكرة الإلكترونية لمصر للطيران

صرح صفوت مسلم رئيس القطاع التجارى لشركة مصر للطيران بأنه تنفيذاً لتعليمات الإتحاد الدولى للنقل الجوى فقد إتخذت الشركة إجراءاتها التنفيذية لتطبيق إصدار التذكرة الإلكترونية الذى سيتم تصدير أول تذكرة منها على رحلة القاهرة / الأقصر يوم 5 ديسمبر القادم، وتتبعها أصدار هذه التذاكر على الخطوط الداخلية خلال شهر من تاريخ أول إصدار، وبالنسبة للخطوط الدولية سيبدأ فى 15 يناير 2007 إصدار هذه التذكرة على خطين هما لارنكا والدمام، ويتوالى الإصدار على جميع الخطوط خلال 15 يوم من تاريخ الإصدار.

توقع إنخفاض الخسائر

توقعت تقارير الإتحاد الدولى للنقل الجوى (الإياتا) إنخفاض خسائر صناعة النقل الجوى للركاب والبضائع خلال العام الجارى بحوالى 3 مليارات دولار، وأشارت التقارير إلى أن فاتورة وقود الطائرات على مستوى العالم تقدر بحوالى 112 مليار دولار بزيادة 21 مليار دولار بالمقارنة لعام 2005.

مشروع تأمين مطار القاهرة

جارى العمل فى مشروع تأمين مطار القاهرة إلكترونيا الذى سيبدأ العمل به إعتباراً من عام 2007 ويتضمن هذا المشروع بوابات إلكترونية للعاملين بالمطار، ودوائر مراقبة تليفزيونية مرتبطة بغرفة مركزية سواء لحركة الطائرات أو الركاب أو الحقائب، وقد وفرت الشركة خدمة الأنترنت اللاسلكى بمطارى القاهرة وشرم الشيخ لحاملى أجهزة الكمبيوتر، وذلك بجانب الإهتمام بتحسين الخدمات المقدمة للركاب تنفيذاً لتعليمات الفريق أحمد شفيق وزير الطيران.

تحقيق أرباح البريطانية

تلتزم شركة الخطوط الجوية البريطانية بتحقيق أرباح تزيد على 10% خلال عام 2008 بالرغم من الإرتفاع الحالى فى سعر البترول، وقد سبق أن حققت الشركة 8.3% أرباحاً خلال عام 2005، وتتوقع الشركة وصول تكاليف الوقود إلى 2.20 مليار جنيه إسترلينى خلال العام المالى الذى ينتهى فى آخر مارس 2007.

إحتفال طيران الإمارات

تحتفل شركة طيران الإمارات فى مطلع الشهر الجارى بمناسبة مرور عشرين عاماً على بدء رحلاتها بين القاهرة ودبى وتعمل الشركة على تدعيم رحلاتها بين القاهرة ودبى، بجانب رحلاتها بين دبى والإسكندرية، وقد كرمت الشركة ثلاثة من أوائل العاملين لديها منذ بدء رحلاتها بين القاهرة ودبى قبل أكثر من 20 عاماً.

حماية الطائرات المدنية الأمريكية

بدأت كبرى شركات الطيران الأمريكية تبنى ثلاثة برامج تكنولوجية جديدة لحماية طائراتها المدينة ضد الإرهاب، بجانب تطوير برنامج بتكلفة تصل إلى 110 ملايين دولار لمنع تحطيم الطائرة، وقد إعتمدت إدارة الطيران الفيدرالى نظامين للإستخدام على الطائرات للحماية ضد تهديدات الصواريخ، وذلك عن طريق أجهزة إستشعار تعمل بالأشعة تحت الحمراء وفوق البنفسجية لرصد وتعقب الصواريخ الموجهة للطائرات المدنية.

عائدات وموارد خط نيويورك

شهد العام الجارى زيادة كبيرة فى العائدات والموارد من رحلات مصر للطيران خط نيويورك القاهرة بلغت أكثر من 15 ألف دولار شهرياً، وذلك من تحصيل فروق درجات السفر والأوزان الزائدة وتغيير الحجز وبيع تذاكر وعائدات الشحن الجوى للبضائع الصادرة من نيويورك إلى القاهرة حيث إرتفعت من 15 إلى 100 طن شهريا

أخبار ومحطات

مشروع للسلامة البحرية

صرح المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل بأنه سيتم خلال شهر فبراير القادم توقيع مشروعاً للتوأمة المؤسسية مع الإتحاد الأوروبى فى مجال بناء القدرات وتقريب التشريعات المتعلقة بالسلامة البحرية، وتصل تكلفة المشروع 1.2 مليون يورو ممولة بالكامل من الإتحاد، وقد تم إختيار الهيئة السويدية للنقل البحرى لتطبيق هذا المشروع مع الهيئة المصرية للسلامة البحرية مما يساعد على دعم وتطوير القدرات المؤسسية للهيئة المصرية، وتهدف فكرة التوأمة إلى دعم قدرات الأجهزة الحكومية المصرية لتطبيق أفضل الممارسات والنماذج المتاحة فى دول الإتحاد الأوروبى.

تطوير شبكة النقل مع السودان

رأست السيدة فايزة أبو النجا وزيرة التعاون الدولى مع نظيرها السودانى الدكتور التيجانى صالح لجنة المتابعة الوزارية المصرية السودانية بالخرطوم، حيث أختتمت إجتماعاتها بعدة قرارات من أهمها دفع التعاون الإقتصادى، وتنشيط التبادل التجارى بين البلدين، والإتفاق على تطوير شبكة النقل البرى/ البحرى/ النهرى بين البلدين بما ينعكس إيجابيا فى تنمية التبادل التجارى، كما تم إزالة جميع المعوقات التى تواجه تنفيذ قرارات الدورة الرابعة للجنة العليا المشتركة التى عقدت بين البلدين فى نوفمبر الماضى.

المشروع السياحى المصرى الإيطالى

يتم إقامة مركز للتنمية السياحية بمدينة الخارجة المصرية ضمن المشروع المصرى الإيطالى لتنمية السياحة الإيطالية فى محافظات الوادى الجديد والفيوم والمانيا ومرسى مطروح والبحر الأحمر، ويهدف المركز لإقامة الدورات التدريبية للعاملين والمهتمين والذين لهم صلة بالعمل السياحى بالوادى الجديد، بجانب تطوير الصناعات الحرفية والمطاعم والبازارات وقد تم الإتفاق على إقامة معرض بالمركز الثقافى الإيطالى بالقاهرة لمنتجات المحافظات المشتركة للترويج للمنتج السياحى لهذه الأماكن.



معالى وزير النقل السعودى يوقع عقداً مع نائب رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لشئون المنظمة البحرية الدولية

تم توقيع عقد إتفاق بين معالى وزير النقل السعودى الدكتور/ جبارة بن عيد الصريصرى ونائب رئيس الأكاديمية العربية لشئون المنظمة البحرية الدولية سعادة الريان/ عماد عادل إسلام بهدف تقديم الدعم والاستشارات الفنية وتأهيل المختصين على أعمال التدقيق على الاتفاقيات البحرية الدولية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية



معالى وزير النقل السعودى/ الدكتور جباره الصريصرى يوقع العقد مع سعادة الريان/ عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية العربية لشئون المنظمة البحرية الدولية

وقع معالى الدكتور / جبارة بن عيد الصريصرى وزير النقل رئيس مجلس إدارة المؤسسة العامة للموانئ عقد تقديم الدعم والاستشارات الفنية وتأهيل المختصين على أعمال التدقيق على الاتفاقيات البحرية الدولية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية مع نائب رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لشئون المنظمة البحرية الدولية الريان / عماد عادل إسلام وذلك يوم الثلاثاء الموافق 23 / 6 / 1427هـ بمكتب معاليه بالرياض .

ويشمل العقد التعاون بين وزارة النقل والمؤسسة العامة للموانئ التى تأسست عام (1976م) وكان من أولى مامها تنمية وتطوير وتحسين أوضاع الموانىء وادارتها طبقاً للأساليب والأنظمة الدولية الفعالة .مع الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري فى مجالات تأهيل الكوادر البحرية العاملة بالوزارة والمؤسسة العامة للموانئ للمعرفة والالمام بكافة متطلبات الاتفاقيات البحرية الدولية وتأهيلهم لاجراء التقييم الداخلى على مدى موائمة التشريعات والأنظمة الصادرة من الوزارة مع متطلبات تلك الاتفاقيات كذلك معرفة حالات القصور والعمل على معالجتها من خلال تدريب تلك الكوادر في دورات قصيرة بالأكاديمية وزيارة بعض الخبراء من الأكاديمية للوزارة والمؤسسة العامة للموانئ لاستكمال ذلك البرنامج على الوجه المطلوب ، ومدة هذا العقد سنة واحدة وبمبلغ يزيد عن 300 الف ريال .

وقد حضر التوقيع كل من سعادة وكيل الوزارة للطرق المهندس / عبدالله بن عبدالرحمن المقبل ،



مهندس/ حسان الحريرى يتسلم الدرع من الريان/ عماد إسلام

وسعادة وكيل الوزارة المساعد للنقل البحري الاستاذ / عبدالرحمن بن سعيد ابوملحة ، وسعادة وكيل الوزارة المساعد للنقل البري المهندس / فيصل بن على الزبن ، ومستشار وزير النقل لشئون النقل مديرعام مكتب معالى الوزير الأستاذ / ناصر بن محمد القحطانى .

ونتج على وجة السرعة عن توقيع هذا العقد بداية تنفيذ على أرقى مستوى من التنظيم والمشاركة الجادة للدورة التدريبية المتقدمة لتطبيق متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية للكوادر الوطنية بالمملكة العربية السعودية فى الفترة من 29 يوليو حتى 19 من سبتمبر 2006 حيث بدأ الجزء النظرى منها فى الفترة من 2006/7/29 الى 2006/8/2 بفندق جرين بلازا بمدينة الاسكندرية بجمهورية مصر العربية بتنظيم المعهد الأقليمى للأمن البحرى بمجمع المنظمة البحرية الدولية التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وبالاشتراك مع المنظمة البحرية الدولية(IMO) حيث حضر حفل الأفتتاح سعادة الدكتور صاحب الرؤية المستقبلية/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى حيث



تغطية
شرين جلال منير



أعرب سيادتة عن خالص سعادتة بتلك المشروع متمنياً التقدم بخطى واسعة، سعادة اللواء/ مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى الذى قدم كامل الدعم للأكاديمية وللمعهد الأقليمى الأمن البحرى ، سعادة اللواء/ محمد زكى رئيس مصلحة أمن الموانى الذى وضع سياسة وإطار لتنفيذ متطلبات الكود وأغدق بالتعاون البناء الذى أسهم بة من أجل ربط كافة الجهات الأمنية بجمهورية مصر العربية ، سعادة المهندس/ حسان حريرى ممثل المؤسسة العامة للموانىء السعودية حيث تسلم درع مجمع المنظمة البحرية الدولية تقديراً وإعزازا على جهودة السامية لتفعيل تلك المشروع، سعادة الريان/ عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لشئون المنظمة البحرية الدولية حيث قام سيادتة بافتتاح وختام الدورة وأعرب عن خالص امتنانة بتوقيع عقد تقديم الدعم والاستشارات الفنية وتأهيل المختصين على أعمال التدقيق على الاتفاقيات البحرية الدولية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية مع معالى الدكتور / جبارة بن عيد الصريصرى وزير النقل السعودى ورئيس مجلس إدارة المؤسسة العامة للموانئ وبالتعاون مع المملكة العربية السعودية فى مجال تطبيقات الكود الدولى لامن السفن والمرافق المينائية حيث اكد على ان فى ظل التطورات الدولية والإقليمية اليومية المؤثرة انة لا مجال ولا مكان للعمل البحرى على المستوى المحلى فقط ومن ثم عرض دور المنظمة البحرية الدولية و أثرها وامكانية الدعم وحضر كل من السادة / رؤوساء هيئات الموانى والسادة / أعضاء اللجنة



الرئيسية للأمن البحرى بجمهورية مصر العربية.

حيث ان قد شارك فى الدورة عدد 45 منتسباً ممثلين لكافة الموانىء بالمملكة العربية السعودية ووزارة النقل وحرس الحدود وشركة أرامكو والهيئة العليا للأمن الصناعى والجمارك السعودية،والهدف هو تدريب وإعداد تلك الكوادر السعودية لتنفيذ المتطلبات الدولية فى المجال الأمنى البحرى لمراجعة الخطط الامنية لكافة المرافق والموانىء بالمملكة حيث يعقب تلك الدورة أخرى تكميلية تطبيقية بالمملكة فى منتصف شهر اغسطس 2006 ومن ثم يتم البدء فى تنفيذ مراجعة الخطط الأمنية بموانىء المملكة على مدار ثمانية أسابيع بمشاركة خبراء الأمن البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

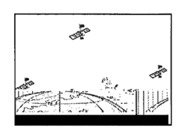


DGPS

ADEL M.ALY
Maritime DEV. Manager
PACC electronic engineering co..
e-mail adelali@pacceng.com



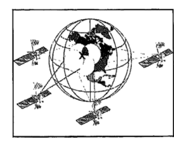
What is GPS?
The Global Positioning System is a satellite-based radio navigation system provided by the US Department of Defense. It permits users with suitable receivers to establish their position, speed and time on land, sea or in the air, at any time of the day or night and in any weather condition. The System is accurate to within 30 metres, which is equal to or better than any other radio navigation system available today.



A GPS receiver can obtain a position fix anywhere in the world.
The GPS system has 3 major segments: space, control and user.
The Space Segment consists of a constellation of 24 satellites orbiting the earth at an altitude of 20,000 kms. These satellites act as reference points from which receivers on the ground determine their position.
The Control Segment consists of 5 stations here on earth which tracks the satellites.
The User Segment consists of antennas and receiver-processors.

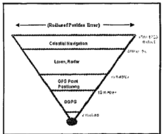
So how does it work?
GPS receivers use the principle of "ranging". The receiver measures the distance from a location on earth to the positions of several satellites to determine the latitude and longitude of the position on earth.

Getting a position from GPS
Only 1 satellite
Suppose you turn on your GPS receiver and it picks up the signal of 1 satellite. The receiver tells you the location of that satellite and the distance between you and it.
But this single measurement is not a big help. At best, you can conclude that you are within a rather large circle whose circumference is determined by your distance from the satellite.
You are still lost!
2 satellites
Now suppose that your GPS receiver picks up signals from another satellite. This helps to narrow down your location.
Now, you know that you are somewhere within the intersection of two large circles. You still don't know exactly where you are, but things are starting to look better!
3 satellites
Let's go one better. If your receiver picks up signals from a third satellite, then you know that your position will be within the intersection of three circles.
You have a position but no check on its quality!
4 satellites



With four satellites you get a precise point for your position and you also know your elevation.
There, you have a position that is accurate to 30 metres!

What is DGPS?
Differential GPS is a method of increasing the accuracy of positions derived from GPS receivers. With DGPS receivers, position accuracy is improved, going from 30 metres to better than 10 metres.
Reference stations correct most of the errors in the GPS signal and transmit these corrections to anyone within the coverage area who is equipped with a DGPS receiver.
If your receiver is designed and equipped for differential corrections, then it will apply the reference stations corrections to your position - making your position much more accurate.
A GPS receiver can be upgraded to receive DGPS signals only if it has been designed as "DGPS ready." This is a useful option for those who do not need the more accurate technology immediately, but think they will in the near future. If you require 10 metre accuracy right now, you can also purchase a DGPS receiver initially.
CAUTION: *While many GPS receivers are advertised as differential "ready", please note that this does NOT mean that the differential receiver is already built into the unit. The unit requires an additional receiver module along with a low-frequency antenna.*

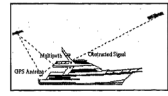


Here's how GPS/DGPS fits into the navigation picture. Things just get better and better!

DGPS also provides integrity monitoring. Whenever the accuracy provided by the reference station falls below established limits, a warning signal is automatically transmitted to advise the mariner that the service is unreliable.
Should the differential signal be lost altogether, a DGPS receiver can continue to operate in the GPS mode.

Levels of Service Standards for the DGPS service:
* Accuracy to 10 metres 95% of the time
* Signal availability 99.0% of the time
* Broadcast reliability 99.8% of the time
* Integrity monitoring warning within 10 seconds
* Double or enhanced coverage in all Vessel Traffic Services (VTS) zones

Obstruction Error
The GPS/DGPS signal could be reflected from the surfaces of nearby obstructions. It that happens the signal may reach the receiver antenna indirectly and positional accuracy may be degraded.



Obstructions can include other vessels, mountains, trees and even parts of your own vessel. Indeed, if you stand too close to the antenna, you could become the obstruction.
Remember, for GPS/DGPS to work you must have clear visibility of the full sky (meaning, line of sight?).

o o o

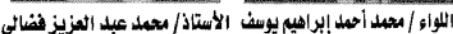


شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية

وقفزات واسعة لتحقيق الأهداف المرجوة

فى لقاء مع الأستاذ/ محمد عبد العزيز فضالى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة ممفيس للتوكيلات الملاحية صرح قائلاً بأن شركة ممفيس هى إحدى الشركات التابعة للنقل البحرى والبرى وهى حاصلة على شهادة الجودة (الأيزو 2001) وإستطاعت الشركة بفضل جهود الإدارة وتضافر جهود العاملين بها والدعم المتواصل من الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى برئاسة السيد اللواء محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس الإدارة من التحرك بقفزات واسعة لتحقيق الأهداف المرجوة منها وكانت هناك خطة مدروسة واضحة للشركة تسير فى إتجاهين رئيسيين هما:





اللواء / محمد أحمد إبراهيم يوسف   الأستاذ/ محمد عبد العزيز فضالى

1 – المحافظة على حجم الأعمال بالنشاط الرئيسى للشركة (الوكالة الملاحية) مع إجتذاب عملاء جدد لتعظيم العائد من هذا النشاط مع تحسين الخدمة المقدمة

2 – العمل على الدخول فى أنشطة أخرى بجانب النشاط الرئيسى للشركة ومرتبطة به لتعويض العجز الناشئ عن تقليص أعمال الوكالة الملاحية بعد دخول القطاع الخاص والأجانب فى ممارسة هذا النشاط وحتى يمكن الشركة من تغطية أعبائها الثابته والمتغيرة خطوات إيجابية:

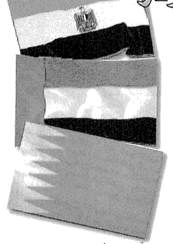
– ولتحقيق **الهدف الأول** فقد قامت الشركة بالعمل على تطوير أدائها وتقديم الخدمة المتميزة لملاك ومستأجرى السفن الأجنبية فيما يتعلق بنشاط الوكالة الملاحية وكذا ربط البضائع على السفن الأجنبية مما كان له أكبرّ الأثر فى إجتذاب عملاء جدد بجانب المحافظة على عملاء الشركة والذى أدى إلى زيادة صافى إيراد النشاط الملاحى خلال العامين السابقين من (2538) ألف حنيه عام 2003/ 2004 إلى (6180) ألف جنيه عام 2006/2005 وبنسبة تطور 244% ولتحقيق **الهدف الثانى** قامت الشركة خلال السنتين الأخيرتين فيما يتعلق بنشاط التخليص إلى التوسع الأفقى والرأسى بتدعيم إدارة النشاط بالإسكندرية والدخول فى موانى البحر الأحمر ونويبع وفتح فرع للشركة للتخليص بمطار القاهرة (قرية البضائع) بجانب فرع الشركة بميناء دمياط مع زيادة خطاب الضمان الدائرى بجميع موانى الجمهورية والعمل على الحصول على عضوية شعبة خدمات النقل الدولى بمنظمة النقل الدولى متعدد الوسائط(الفياتا) بسويسرا.

وفيما يتعلق بالنشاط السياحى يضيف المحاسب محمد عبد العزيز فضالى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب بأن هذا النشاط بدأ إعتباراً من 2005/1/1 وإستطاعت الشركة فى فترة وجيزة (سنتان) أن تصبح من الشركات الرائدة فى مجال نشاط السياحة حيث تقوم الشركة بتنظيم الرحلات الداخلية (المصايف والمشاتى) للأفراد والنقابات والهيئات بأسعار تنافسية وتقديم أفضل الخدمات ومن خلال برامج تقسيط ميسرة كما تقوم الشركة فى مجال السياحة الدينية بتنظيم رحلات العمرة والحج وفى أرقى مستويات الفنادق بالسعودية والقريبة من الحرمين وبأسعار تنافسية .

وكان أن حققت الشركة 4.5 مليون جنية صافى إيراد من ناتج أنشطة السياحة والتخليص بنسبة زيادة 300% عن العام 2004/2003

﴿وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون﴾

تم بحمد الله تعالى توقيع عقد تأسيس شركة قابضة للإستثمار فى مجال النقل برأسمال مليار دولار





شهد الدكتور/ أحمد نظيف - رئيس الوزراء والمهندس/ محمد لطفى منصور - وزير النقل توقيع عقد تأسيس كبرى شركات الإستثمار فى مجال النقل فى مصر وقع العقد ممثلاً عن وزارة النقل الهيئة القومية لسكك حديد مصر الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى هيئة موانئ بورسعيد مع كونسورتيوم إستثمارى من دولتى الإمارات والبحرين بقيادة الشركة الوطنية القابضة (أبوظبى) وبعضوية بيت التمويل الخليجى (البحرين) بيت أبو ظبى للإستثمار (أبو ظبى) شركة التنمية والإستثمار العالمية (أبو ظبى) وقد وقع عن الكونسورتيوم السيد/ جوعان الخليى - رئيس مجلس إدارة الشركة الوطنية القابضة ستقوم الشركة الجديدة بضخ مليارات الجنيهات للإستثمار على مدى الخمس سنوات القادمة للدراسة وإنشاء وتمويل العديد من المشروعات الواعدة فى مجال البنية التحتية فى قطاعات الطرق والسكة الحديد والموانئ المصرية طبقاً لأحداث مستويات الأمن المطبقة عالمياً وتوفير آلاف فرص العمل للشباب المصرى.

نشأت الديهي يكتب

eldeehy@Yahoo.com

بعد نجاح صواريخ حزب الله المحملة برؤوس إيمانية

ترميم أمة إنهزمت من الداخل



وأخيراً إنفرط عقد المذلة والإحباط الذى استمر طويلاً ملتفاً حول رقبة الأمة .. تناثرت حباته السوداء واندثرت تحت رايات النصر التى رفعتها سواعد الرجال الأفذاذ، رجال آمنوا بقضية الكرامة والعزة فهانت عليهم أنفسهم فداءاً ووفاءاً، إن خيوط الأمل تجمعت لتنسج أروع راية ترفرف فى سماء الحرية متعانقة مع رايات بقيت على مر التاريخ تشهد أننا أمة صنعت تاريخ وخلقت حضارة، إن أشعة الأمل اخترقت كتل الضباب الكثيف الذى غلف الأجواء وحجب الرؤية وشتت الرؤى وغيب العقول ...

إنه ضباب صناعى صنعته أيادى ملوثة بالفساد لا تعرف معنى الكرامة والأخلاق الشعوب المسكينة ظنته ضباباً مؤقتاً وانتظرت لحظة إنقشاعة لكن الإنتظار كان مميتاً، لقد نفذ صبر الجميع، تصورنا أننا أمة من النعاج وقطعان البقر (المخصى) لكن الحقيقة أن الأمة مازالت بخير، قلب الأمة مازال ينبض رغم الطعنات الخارجية والسرطانات الداخلية، لقد شاهدت وتابعت أكبر عملية (ترميم) ترميم من نوع جديد، ليس ترميماً للبنايات والعقارات وإنما كانت العملية أعقد من ذلك بكثير إنها عملية ترميم أمة انهزمت من الداخل حتى قاربت على الإنهيار التام، إنها عملية ترميم لروح الأمة الذى كاد ينفصل عن الجسد دون جراحة، أنا شخصياً أحسست بأن عمليات الترميم طالت روحى وجسدى لقد كنت أعيش ذليلاً كسيراً محبطاً لا أقوى على أن أرمق بصيص أمل فى مستقبل أرجوه، كانت آلام ومرارة اليأس هى الوجبة الإجبارية الأساسية، لقد صنعوا لنا الأوهام وعلمونا أن نقول (نعم) وعلمونا أن كلمة (لا) حرام ورجس من عمل الشيطان علمونا أن الحاكم (إله) وحاشيته أنصاف آلهة، علمونا أن التفكير جريمة نكراء والفهم تهمة شنعاء، علمونا أن الكرامة ثم دفنها بعد الممات وأن المذلة هى خير جليس أت علمونا أن الجبن والخنوع حلول عملية لواقع صنعوه، علمونا أن الشهامة والرجولة من صفات الأجداد ولت برحيلهم ولم يتبق منها للميراث شئ لنا، علمونا أن أنصاف الحلول والرقص على السلالم المتهالكة والنفاق الرخيص والتسكع فى دكاكين البغاء هو الحكمة والخبرة والتروى وبعد النظر، علمونا كيف نعيش أذلاء كيف نتعايش مع الذل ونغازله علمونا كيف نكون بلا وعى فى وطن مكلوم حقاً علمونا وعلمونا ... علمونا كيف نكون أشباه رجال ووسط هذا الجو انطلقت «باسم الله الله أكبر» من أفواه الرجال وتلتها صواريخ محملة برؤس إيمانية فى مشهد خيالى لم يتوقعه أشد المتفاءلين .. حزب الله .. كتبة النضال والكفاح والمقاومة أليسوا عرباً يتحدثون لغة الضاد؟!!

أليسوا مسلمين يؤمنون بالله الواحد القهار ويقولون لا إله إلا الله؟! أليسوا مؤمنين لرسول الله محمد بن عبد الله صلى الله عليه وسلم؟! ألا يكفى هذا أن تنتفض القلوب لتناصر هؤلاء البررة المخصلين؟! ألا يكفى هذا أن تندفع جموع الأمة للوقوف خلف كتائب الكرامة والعزة؟!

إن قصة «الشيعة» و«السنة» صناعة يهودية منذ عهد عثمان بن عفان رضي الله عنه حيث يهود مكة وعبد الله بن سبأ والتاريخ يحكي ويحكى عن مؤامرات اليهود لتفريق وتمزيق شمل أمة (محمد) لقد نجح هؤلاء فى شق صفوف الأمة الواحدة التي تقول لا إله إلا الله محمد رسول الله إلى شيعه وفرق وملل ونحل وهكذا اخترقوا جدار الإسلام وبقيت الفتنة نائمة – لعن الله أمريكا – أيقظتها فى العراق ولبنان وبقية الدول العربية حتى وقف من يكفر هذا ويلعن ذاك وركز أعداء الأمة فى فترة الحرب اللبنانية الإسرائيلية حتى يتم تكوين جبهات إسلامية سنية ضد حزب الله لإنه شيعى وكلما ازدادت ضربات حزب الله كلما ازدادت محاولات الوقيعة وبث الفرقة ونشر بذور الخلاف، إن الخطوة القادمة هو محاولة الوقيعة بين الشيعة أنفسهم والسنة أنفسهم، لا نستبعد أن تسمع من يقول سنى مالكى وسنى حنبلى وسنى شافعى وسنى حنفى يا سادة إن أعداء الأمة يتربصون بها منذ عهد الرسول الكريم يوم أخرج اليهود المخادعين الذين لا عهد لهم ولا ذمة من مكة، إنهم يحاولون الاختراق والنفاذ والعيش تحت جلد المسلمين لتغذيتهم بما يفرقهم ولا يجمعهم، بما يضعفهم لا يقويهم، إننا يجب أن نستيقظ لنواجه مخططات ضد الأمة ولن نخوض في مسائل عقائدية ولا ننسى قوله صلى الله عليه وسلم «هلا شققت عن صدره؟» فلا علاقة لنا بالنوايا وما تحويه الصدور والقلوب، علينا أن نفوت الفرصة على الأعداء حتى لا نرى المزيد من الكوارث والأزمات، علينا أن نفرح كثيراً بما حققه مناضلوا ومقاوموا حزب الله، إنهم سطروا تاريخاً يفتخر به الجميع، لقد زلزل حزب الله ورجاله الأرض تحت أقدام بوش وأولمرت وبلير وكل منافقى العالم.

بيد أن الأمة وشباب الأمة باتوا على يقين بأن إسرائيل ومن ورائها أمريكا وأوربا ليست القوة العظمى التى لا تقهر وجنودها ليسوا الرجال الذين يحملون عقيدة الجهاد والنضال إنهم خواء ... بلا قضية ... بلا عقيدة .... ضعفاء ..... أذلاء. لقد أيقن الجميع أن من بيننا رجال لا تنقصهم العزيمة أو الشجاعة أو القوة كل ما ينقصهم هو السلاح والفرصة الحقيقية مثلما سنحت الفرصة لحزب الله أن يعد لهم ما استطاع من القوة، لقد رأى العالم الرعب والهلع والخوف فى عيون جنود الاحتلال الإسرائيلى الذين يعيشون فى وهم القوة والعظمة، كانت صواريخ حزب الله تدك قلب إسرائيل فتخلف وراءها قتلى وجرحى ودكاً لحصونهم التى ظنوها بعيدة المنال عن هؤلاء الرجال لقد ضرب حسن نصر الله المثل والقدوة فى إدارة المعركة وكانت ثقته فى الله وفى عدالة قضية وفى رجاله بلا حدود فكانت النتائج المبهرة التى أذهلت العالم، وجعلت أساتذة الحروب وكبار المحللين يعيدو حساباتهم تجاه موازين القوى فى المنطقة، إن شرق أوسط جديد ولد فى المنطقة، لكنه ليس شرق أوسط كونداليزا رايس وچورچ بوش وتونى بلير بل شرق أوسط حسن نصر الله ورجاله الأفذاذ العظماء الذين رفعوا رأس الأمة وانتشلوها من قلب الغمة.

سلام من القلب إلى كل مناضل شريف يؤمن بأن الرجال يصنعون المعجزات.

خطوط مستقيمة

* حزب الله وقائدة وجنوده ومناصروه وأحباءه شكراً لكم .. لقد أعدتم الأمة إلى مربع الكرامة من جديد

* الزميل بلال فضل الكاتب الذى يحمل أوجاع جيل كتب يقول "لقد نسينا طعم الكرامة من فرط أدمان المذلة " يالها من عبارة مؤلمة لكنها الحقيقة الأشد ألماً

* الشرق أوسط الجديد بتوقيع چورچ الأمريكانى وتونى الإنجليزى غير مقبول حسن نصر الله رسم خريطة جديدة لشرق أوسط جديد عنوانه" عاش الكفاح المسلح ورحم الله مائدة المفاوضات " .

* أخجل من الذين يحاولون ركوب موجة الشيعة والسنة وسط المعركة مع اليهود الإسرائليين.. ياسادة القضية أكبر بكثير من هذا .. والفتنة نائمة لعن الله من أيقظها .

* (لاالحرب قد أسقطت أنصاف الرجال ولا مجال للإسترزاق السياسى) هكذا قال الرئيس السورى بشار الأسد بعد إنهاء العمليات العسكرية بين لبنان وإسرائيل .

* أمتى العربية والإسلامية هنيئاً لنا بعودة الدماء إلى العروق والنبضات إلى القلوب

المبيدات ومرض السرطان وجهان لعملة واحدة

دعونا نعلن الحرب ضد المبيدات المسرطنة

- دور المنظمات الحكومية فى تقنين إستخدام المبيدات
- طرق حماية النفس من المبيدات
- المبيدات والطفل الأزرق
- أراء أساتذة الجامعة حول أضرار المبيدات
- المبيدات فى مياه الشرب

دعونا نقف ولو لحظة واحدة لنتأمل المستشفيات المكدسة بالمرضى المصابين بالسرطان وكلنا نبحث لهم عن سرير أو علاج ولكن لماذا لا نفكر عن سبب إنتشار المرض والذى قد يحتل فى أوائل الأسباب شئ كلنا نعرفه ولكن لا ندرك خطورته وهو المبيد فدعونا نتكلم بحرية؛ وفى حديثى مع السيد المهندس / محمد سعيد عمر وكيل أول وزارة الزراعة بالإسكندرية حول الدور التى تقوم به وزارة الزراعة فى مكافحة أضرار المبيدات. قد أشار سيادته بتوجه وزارة الزراعة الآن لإنتهاج سياسة جديدة عن تنفيذ برنامج المكافحة المتكاملة بهدف الإقلال بقدر الإمكان من إستخدام المبيدات.

بقلم/ وسام غنيم

❖ ما هى أهم الوسائل المستخدمة كبدائل للمبيدات فى مكافحة الآفات ؟

هو إستخدام مركبات حيوية ومواد طبيعية غير ضارة للإنسان أو الحيوان أو النبات ولكنها تؤثر على الآفة كما أنها رخيصة الثمن عن المبيدات.

❖ ما هى جهود قسم الرقابة على المبيدات بمديرية الزراعة بالإسكندرية فى التصدى لمشكلة إستيراد المبيدات ؟

1 . بالنسبة لجمارك الإسكندرية والدخيلة وأبو قير والملاحق الجمركية الأخرى يتم فحص رسائل المبيدات وأخذ العينات فور وصولها ويتم إستخدام أقنعة خاصة لجميع المتعاملين مع المبيدات وكذلك لا يتم إلقاء أى مخلفات مبيدات أو بقايا تشميع داخل الدائرة الجمركية، كما يتم غلق العبوات التى تم أخذ عينات منها غلقاً محكماً حتى لا تتسرب الأبخرة والغازات والروائح التى تضر البيئة.

2 . عمل معاينات للمصانع المتقدمة بطلب الحصول على ترخيص بتصنيع مبيدات للآفات الزراعية وإرسال هذه المعاينات للمعمل المركزى للمبيدات بالقاهرة.

** وقد أشار د/ جمال حسونة.. أستاذ بكلية الزراعة . جامعة الإسكندرية أن نسب المبيدات المتبقية فى طعامنا تسبب أمراض خطيرة اصة الأطفال حيث إكتشف فى أمريكا بعد فحص عشر أغذية أطفال مجهزة (تفاح، خضروات، بسلة، كوسة . بطاطا، جزر، خوخ، كمثرى، برقوق، فاصوليا) والتى تصنعها ثلاث مصانع كبرى تنتج 96% من أكل الأطفال المجهز حيث وجد (16) مبيد فى (8) أغذية للأطفال منها

– عدد(3) مبيدات محتمل جداً أن تسبب سرطان
– عدد(5) مبيدات ممكن أن تسبب السرطان
– عدد(5) مبيدات تسبب خلل فى الوظيفة الطبيعية للنظام الهرمونى
– عدد(8) مبيدات سامة للجهاز العصبى
– عدد(5) مبيدات موضوعة تحت قسم السموم بالفم والتى تعتبر أشد سمية

ويظهر خطر هذه المبيدات فى الطعام على الأطفال فى السنة الأولى من عمرهم

❖ ما هى محاولات حماية النفس من أخطار المبيدات ؟

أشار سيادته بأن هناك قوانين للحد من المبيدات فى الأطعمة لحماية الأطفال والأمهات وطبعاً تقابل بالمعارضة الشعبية ويمكن حماية النفس بـ

1 . الغسيل أو بالتقشير للقشرة وبعض ما تحتها
2 . عدم تركيز التغذية على نمط واحد من الغذاء
3 . إزالة الأوراق الخضراء الخارجية والغسيل الشديد بالماء والخل

** أما عن رأى أ.د/ هشام ذكى أستاذ الكيمياء وسمية المبيدات بمعهد البحوث قد ذكر فى بداية حديثه إلى أن منظمة الصحة العالمية قد صرحت بإصابة حوالى مليون شخص سنوياً بأضرار المبيدات وعشرون ألف يموتون سنوياً بسبب المخاطر الصحية الرهيبة التى يتعرضون لها بسبب المبيدات

❖ ما هى أضرار المبيدات على الصحة العامة وهل لها علاقة بإنتشار مرض السرطان ؟

– لها تأثير على الجهاز المناعى للإنسان.
– حدوث السرطانات بأنواعها المختلفة.
– إصابة الجهاز التنفسى والعصبى.
– حدوث حالات العقم فى النساء وتأثير بالغ على خصوبة الرجال وقد إكتشفت الأبحاث أن المبيدات هى من العوامل المؤثرة فى إنتشار نسبة البنات فى العالم بالمقارنة إلى نسبة الذكور وفى مصر ثبت أن أكثر من 50 % من العمال الذين يعملون فى حقول القطن يعانون من السمية المزمنة مما يتسبب فى حدوث أمراض عصبية وإعتلال فى الإبصار.
– وقد تم رصد متبقيات المبيدات الكلورتية العضوية والفسفورية الحشرية فى الألبان ومنتجاتها فى محافظة كفر الشيخ
– ثبت وجود متبقيات المبيدات الكلورتية العضوية فى الأسماك فى محافظة دمياط.
– أمكن الكشف عن متبقيات المبيدات العضوية الثابته فى القشريات فى البحر الأحمر
– وجود متبقيات المبيدات فى أغذية الأطفال مما يسبب أضرار بالغة للأطفال.

لذا يجب عند إستخدام المبيدات فى وقاية المحاصيل الزراعية لزيادة الإنتاجية مراعاة الإستخدام الأمثل لتقليل الضرر الناتج عنها على صحة الإنسان وغذائه.

❖ ما هو معدلات ترسب المبيدات فى مياه الشرب؟

أثبتت الأبحاث بأن إرتفاع نسبة النترات فى مياه الشرب والإصابة أشد من الأطفال بالرغم من أن الإنسان يأخذ من النترات أقل من 10% فى مياه الشرب.

** إن النترات فى حد ذاتها ليست سامة بالكميات الطبيعية التى تصلنا ولكن سميتها ترجع إلى تحولها إلى نتريت خلال أجسامنا فالنتريت يدخل بسهولة إلى مجرى الدم ويسبب أنيميا ميتهمو جلوبين حيث أن الهيموجلوبين هو مركب فى كرات الدم الحمراء وهو المسئول عن نقل (أ) إلى أجزاء الجسم وتقوم النيتريتات بأكسدة جزئ الحديدوز (f) فى الهيموجلوبين إلى جزئ الحديديك (f) والهيموجلوبين الذى يحتوى على أيون الحديديك لا يستطيع حمل الأكسجين ويسمى ميتهيموجلوبين.

وإذا زاد مقدار الميتهيموجلوبين فى الدم يصاب الإنسان بنوع من الأنيميا وتظهر الحالة كما يلى

جلد مزرق /فقد وعى/ نقص فى المخ/ تخلف عقلى

ويوجد الميتهيموجلوبين طبيعياً فى البالغين بنسبة 1% وفى الأطفال أقل من 2 % وتسبب أنيميا الميتهيموجلوبين من 10 – 20 % حالات وفيات وذلك إذا زادت بنسبة 60% فى الدم

❖ ما هو الطفل الأزرق وهل له علاقة بالمبيدات ؟

كما قلنا أن النترات الزائدة فى مياه الشرب هى التى ينتج عنها كل ذلك فالطفل الأزرق هو الأقل من 4 شهور يتعرض لمخاطر التأثير السام للنيتريت أكثر من الأطفال الأكبر سناً حيث يصاب بأنيميا الميتهيموجلوبين (مرض الطفل الأزرق) Blue baby

أسباب إصابة الأطفال بهذا المرض

قد يكون كثرة السوائل فى غذائهم مما يزيد إحتمال وصول كميات أكبر من النترات إلى دمهم ولكن أهم عامل هو أن الأطفال يفرزون حمض المعدة بكميات قليلة جداً وكذلك فإن (PH) فى معدتهم تتراوح ما بين 5-7 مما يساعد على نمو البكتيريا التى تحول النترات إلى نيتريت عند الأطفال نقص فى Methemoglobin Reductose وقد أثبتت الدراسات أن حالات الوفيات بأنيميا الميتهموجلوبين فى الأطفال خلال 25 سنة (1945 – 1970) بـ 160 حالة وفاة من 2000 حالة أى حوالى (8%) يجب أن نحرص بألا تزيد النترات عند تحضير الألبان للأطفال عن 45 جـ.م.م حتى لايصابوا بهذا المرض بسبب وجود النترات بمياه الشرب التى قد تتجاوز بها نسبة 100جـ.ف.م

وأخيراً : وبعدما تحدثنا فى الموضوع من جميع الجوانب نريد من كل باحث وكل عالم أن يضع لنا حد فى هذه المهزلة اللا أخلاقية وأن نناشد كل فلاح وتاجر بأن يراعى ضميره فى إستخدام المبيد حتى نقلل من نسب السرطانات المنتشرة بين الأطفال على وجه الخصوص.

***

حرب مصاصى الدماء ضد الأطفال الأبرياء

بقلم/ ولاء حمزة

عاش العالم 33 يوماً فى مشاهدة حرب ضد الأنسانية. ففجأة وبلا مقدمات أنفجر الوضع على الحدود اللبنانية- الأسرائيلية وكل ذلك كان بسبب جنديين فقط اسرائيلين !! وكأن إسرائيل كانت تنتظر هذا الحادث لتقوم بعدوانها اللا إنسانى وشاهدنا الكثير من هدم منازل المدنيين وقتل الأطفال والنساء بلا رحمة وأيضاً مذبحة قانا وغيرها وإن كان هذا يعكس هزيمة الاسرائيلين إستراتيجيا .. وللأسف طال الأنتظار حتى تم إتخاذ موقف حقيقى لوقف إطلاق النار فصمود المقاومة "حزب الله" والشعب اللبنانى يستحق منا كل تقدير مع أمل أن تتغير سياسة العرب وقت الأزمات وبلا تردد حتى لا يأتى علينا الدور !! فمن قبل كانت فلسطين ومن بعدها العراق ثم لبنان فمن يدرى العدوان القادم على من من الدول العربية ؟!

وبعيداً عن مشاهد الخراب والدمار والدماء والمظاهرات كانت هناك مواقف حدثت على هامش الأحداث قد تدعوا للسخرية والتعجب أحياناً والفخر والأعتزاز أحياناً أخرى فهيا بنا عزيزى القارئ نستعرض بعضها والتى كثيراً منا لم يلاحظها من كثرة تزاحم ملاحقتنا اليومية للصواريخ والقنابل ضد المدنيين الأبرياء.

هجمات "حزب الله" جرائم حرب!!

أعلنت منظمة هيومن رايتس روتش "منظمة حقوقية أمريكية" أن هجمات حزب الله اللبنانى على إسرائيل بصواريخ غير دقيقة على مناطق مدنية فى إسرائيل يعتبر إنتهاكاً للقانون الإنسانى الدولى ويشكل على الأرجح جرائم حرب !!

أهداءات من أطفال إسرائيل على الصواريخ

لقد أستفزت الملايين من المشاهدين وهم يشاهدون الصور التى بثتها وكالات الأنباء حيث عرضت صور لأطفال إسرائيلين يرسمون ويكتبون إهداءات على الصواريخ للبنانيين قبل أيطلقها الجنود . إن أطفال إسرائيل يختلفون عن بقية أطفال العالم فمن الواضح إنهم أعتادوا على الدبابات والصواريخ والدماء فماذا ننتظر من أحفاد دراكولا وعصابة مصاصى الدماء !

الوطن الحبيب ودموع السنيورة

لقد أجهش فؤاد السنيورة رئيس وزراء لبنان بالبكاء مرتين خلال إلقاء خطابه أمام وزراء خارجية العرب وذلك عقب حديثة عن مأساة الشعب اللبنانى وأيضاً عند مناشدته للعالم العربى للوقوف مع لبنان حيث وصل عدد القتلى اللبنانيين من جراء الحرب 1140 قتيل تقريباً بخلاف مئات الجرحى وأيضاً هناك مئات القنابل الغير متفجرة والقنابل العنقودية التى خلفتها صواريخ إسرائيل مما يشكل كارثة فكم غالية هذه الدموع حزناً على الوطن.

صدق أو لا تصدق : رايس تصلى من أجل اللبنانيين

أكدت وزيرة الخارجية الأمريكية كونداليزا رايس للبطريك المارونى أنها تصلى من أجل اللبنانيين اللذين تعرضوا للقصف الإسرائيلى المكثف وقالت خلال أستقبالها لزعيم الطائفة المارونية المسيحية فى لبنان " أنى قلقة للغاية على اللبنانيين وعلى الحرية والديمقراطية فى لبنان" يا سبحان الله !!

مصائب قوم عند قوم ...

بسبب إندلاع الحرب على لبنان قامت معظم الأسر العربية التى كانت تنوى قضاء الصيف بمدينة بيروت الجميلة بتغير أماكن رحلاتها حيث توجهوا إلى الإسكندرية وشرم الشيخ مما أدى إلى تكثيف الطيران السعودى بين السعودية ومصر خاصة وأن ذلك تزامن مع موسم العمرة لهذا العام كما تم إلغاء أجازات جميع موظفى المكاتب والمحطات للقيام بخدمات الركاب .

سفراء النوايا الحسنة وأستقالتهم من الأمم المتحدة

قدم عدد من الفنانيين العرب والأجانب أستقالتهم من الأمم المتحدة تضامناً مع الشعب اللبنانى والفلسطينى وأيضاً إحتجاجاً على إستمرار التواجد الأمريكى بالعراق ومن هؤلاء الفنانيين الكويتية سعاد عبد الله والفنان السورى جمال سليمان والفنانة صفية العمرى والفنان حسين فهمى حيث أنه أول من قدم إستقالته مؤكداً إنه لم يعد هناك نوايا حسنة ومن الممثلين الأمريكيين سوزان ساراندون حيث أعترضت على الكيل بمكيالين تجاه القضايا العربية من قبل الأمم المتحدة.

نحبك أيها الحيوان بدلاً من نحبك يا أطفال العرب!!

أقيمت بماليبو بولاية كاليفورنيا إحتفالية لتحرير الحيوانات والعناية بها ورعايتها وكان ذلك تحت عنوان "كم نحبك أيها الحيوان" وكانت هذه الأحتفالية تواكب الأحداث العدوانية وحضر عدد كبير من نجوم هوليود . أليس أطفال لبنان وفلسطين والعراق أحق بهذه الدعوة وهذه الرعاية!!

بيع أسهم رئيس الأركان الإسرائيلى

كشفت صحيفة "معاريف" الإسرائيلية أن رئيس الأركان الإسرائيلى "دان حالوتس" باع أسهماً كان يملكها قبل شن الحرب على لبنان والتى تسبب فى تراجع نسبة 8% فى بورصة تل أبيب.

فى سابقة من نوعها:

تركيا ترفض دخول السياح الاسرائيليين

قال موقع صحيفة «يديعوت أحرونوت» على شبكة الإنترنت أن السائحين الإسرائيلين فى تركيا فوجئوا بلافتة تقول «ممنوع دخول الإسرائيليين قتلة الأطفال» فى مدخل أحد حوانيت مدينة «الينا» جنوب تركيا وهى مدينة يزورها الكثير من الإسرائيلين وخاصة فى أشهر الصيف بواسطة السفن السياحية.

عامل بالصليب الأحمر يحمل جثمان طفل لبنانى إستشهد فى مجزرة قانا — صورة للأخبار من رويترز

العدوان الإسرائيلى ودور المرأة العربية

* لقد وجهت السيدة سوزان مبارك نداء إلى كل العالم والمؤسسات الأهلية والمنظمات الدولية للوقوف بجانب لبنان حيث أن ما حدث يعتبر مأساة لكل ضمير إنسانى

* كما بعثت الشيخة سبيكة بنت إبراهيم آل خليفة رئيسة منظمة المرأة العربية برسالة إلى كوفى عنان حيث أدانت فيها العدوان الإسرائيلى.



الحزن والوجوم على وجوه جنود الإحتلال بعد الخسائر التى منى بها الجيش الإسرائيلى فى جنوب لبنان — صورة للأخبار من رويترز

إبنة زعيم يهود ألمانيا وخجلها من جرائم إسرائيل

أكدت هاينتس جالينسكى إبنة الرئيس السابق للجالية اليهودية فى ألمانيا خجلها مما ترتكبه إسرائيل فى لبنان وفلسطين وفى رسالة بعثت بها إلى مجلة ألمانية شهيرة تحت عنوان «يا للخجل» إنها كيهودية ألمانية تشعر بالخجل من الجرائم العنصرية التى ترتكبها إسرائيل وإنها بهذه الأفعال بددت فرصة ذهبية لتحقيق السلام مع الدول العربية.

الوزير الخليجى والراحة والإستجمام فى إسرائيل!!

أكدت مصادر صحيفة إسرائيلية أن وزير خارجية إحدى الدول العربية الخليجية قرر مغادرة أفراد أسرته من تل أبيب بعد إعلان الأمين العام لحزب الله حسن نصر الله قصف تل أبيب إذا ما قصفت إسرائيل العاصمة اللبنانية بيروت. علماً بأن هذا الوزير الخليجى يمتلك قصراً على شواطئ تل أبيب وإستراحة سياحية فى مدينة نهاريا شمال إسرائيل وذلك من أجل الراحة والإستجمام ويتم قضاء أجازة الصيف سنوياً هناك ولم تذكر المصادر الإسرائيلية إسم وجنسية الوزير المقصود هذا بالإضافة إلى أن هذا الوزير الخليجى يقوم بمهاجمة الحكومات العربية بسبب موقفها من حزب الله.. وواله زمان ياعرب زمان.

صداقة بين ملكتى جمال إسرائيل ولبنان!!

لقد تم نشر صور للملكة جمال لبنان (جابريلابوراش) وملكة جمال إسرائيل (إنستاسيا أتنين) وتردد أنباء عن صداقة قوية تجمع بينهما مما أثار غضب الكثيرين حيث تظاهر أكثر من عشرين لبنانياً مقيمين بكاليفورنيا أمام الفندق الذى تقييم فيه المشاركات فى مسابقة ملكة جمال الكون وذلك قبل ساعات من إنتخاب ملكة الجمال.

شعبان عبد الرحيم يغضب الإسرائيلين

قدمت السفارة الإسرائيلية بشكوى إلى وزارة الخارجية وذلك بسبب الأغنية الأخيرة للمطرب الشعبى شعبان عبد الرحيم «إتنين عساكر» مما إعتبرته السفارة إنه هجوم على قادة إسرائيل وقد قام بتصوير هذه الأغنية فيديو كليب على حسابه الخاص وقد قام شعبان عبد الرحيم بالتعليق على هذه الشكوى بأنه قام بعمل هذه الأغنية حتى يغضب الإسرائيلين وهذه ليست أول أو آخر مرة.



منوعات إنترناشيونال

كوكتيل لعلاج السرطان !!

أكدت نتائج أحدث دراسة علمية نشرتها منذ أيام مجلة «ميديكال ريسيرشيز» الصينية المهتمة بالشئون الطبية أن كوكتيلاً يضم خليطاً ممزوجاً من عصائر الطماطم والتفاح والرمان الأحمر الداكن يعد أفضل وقاية للمصابين بالأمراض السرطانية وفى مقدمتها البنكرياس.

صدق أولا تصدق

لا نسيان بعد اليوم

يسبب النسيان الكثير من الضيق خاصة لكبار السن حيث أنه يعد إنذاراً للشيخوخة ومن أجل ذلك توصل خبراء التغذية العديد من الوصفات الغذائية والأعشاب التى تساعد على منح النشاط والحيوية للعقل .. فرائحة الليمون تساعد على زيادة التركيز وتخفيف الضغوط النفسية والإنفعالية التى تؤثر سلباً على الذاكرة كما ينصح الأطباء بتناول الأطعمة التى تحتوى على الزنك والذى يؤدى نقصة إلى ضعف الذاكرة ومن المصادر الغنية بالزنك :البقول ، الحبوب، المحار، الديك الرومى.

إسلاميات:

مر أبو حنيفة النعمان يوماً على أطفال يلعبون فى الطين فخاطب أحدهم قائلاً : يا غلام أياك والسقوط فى الطين !! فرد الغلام قائلاً :وإياك أنت أيضاً من السقوط لأن سقوط العالم سقوط العالم وظل أبو حنيفة بعد ذاك كلما هم بإخراج فتوى قام بمراجعتها شهراً مع تلاميذه.

همسات

- فعل المرء يدل على أصله .
- الحسنة نور فى الوجه وسعة فى الرزق.
- لا تفخر بنفسك.. ودع الناس يفخرون بعلمك.

حكمة العدد:

عزيزى القارئ:
السماء لا تمطر ذهباً !! فعليك بالعمل.

عمر الشريف ومواصفات المرأة الكاملة...

منذ سنوات كان هناك فيلم بطولة عمر الشريف وفى ذلك الوقت حضرت مرجرت تاتشر وكانت رئيسة وزراء بريطانيا العرض الأول للفيلم وبعد العرض جلست معه وتحدثت إليه بعض الوقت وبعد أن إنتهى من اللقاء قال عمر الشريف : كنت أظن أن رئيسة الوزراء التى أطلقوا عليها المرأة الحديدية ذات طبع حاد ووجه صارم لكنى بعد لقائى بها وجدتها رقيقة جذابة عذبة الحديث لا تفارق الإبتسامة وجهها نعم أن المرأة الكاملة هى التى لا تتخلى عن أنوثتها ورقتها حتى ولو كانت رئيسة الوزراء.

اللص... ووادى السباع

كانت هناك إمرأة تجلس فى خيمتها ذات يوم .. فمر بها لص وأراد أن يسرق بعض متاعها.

فقالت له : أن لم تنصرف .. ناديت سباعى لتأكلك

فقال لها اللص: والله ما أرى بالوادى سباعاً.

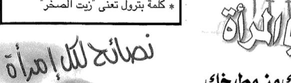
فصاحت المرأة: ياذئب - يا فهد - يا أسد- يانمر

وما هى إلا دقائق حتى كان أولادها الأربعة قادمين مسرعين وقالوا لها : ما الخبر يا أماه؟ فنظرت إلى اللص نظرة المنتصره وقالت هذا ضيفكم فإكرموه فذبحوا له وأطعموه. وبعد أن أكل وشرب إنصرف وهو فى دهشة من أمر هذه السيدة وسمى الوادى بعد ذلك بوادى السباع . وبعد ذلك لم يعد اللص إلى السرقة مرة أخرى بفضل كرم إمرأة.

أضف إلى معلوماتك:

* عسل النحل يقتل البكتريا ماعدا النافع منها.
* عدد قصص ألف ليلة وليلة 568 قصة
* تستغرق أشعة الشمس 8 دقائق لتصل إلى الأرض
* أول مضاد حيوى تم إكتشافه "البنسلين"
* كلمة بترول تعنى "زيت الصخر"

دنيا المرأة



نصائح لكل إمرأة

دوائك من مطبخك

لعلاج الأنيميا

ننصح بتناول كوب من عصير الطماطم المحلى بالسكر يومياً على الريق وبعده بنصف ساعة فنجان مغلى من الحبة السوداء مضافاً له قطرات من الخل أو ملعقة عسل أسود مضافاً إليها من قطرة إلى ثلاث قطرات من الليمون على الريق يومياً.

- لعلاج أمراض القلب

يمكن استخدام عسل النحل بتحلية ملعقة فى قليل من الماء المغلى فيه قشر الرمان فإن ذلك يقوى عضلة القلب وأيضاً باستخدام غذاء الملكات بمقدار ثلاث قطرات.

- ويستخدم الثوم المهروس المتروك فى الزيت لمدة أربعين يوماً فى إناء مغطى فى الشمس ثم يتناول منها المريض ملعقة على الريق يومياً لمدة أربعين يوماً وخاصة لمريض تصلب الشرايين.

- لعلاج الصداع والدوار

يؤخذ طحين الحبة السوداء ونصف المقدار من القرنفل الناعم والنصف من الينسون ويخلط سوياً وتؤخذ منه عند الصداع ملعقة على لبن زبادى مع دهان مكان الصداع بزيت الحبة السوداء بطريقة التدليك.

ولعلاج الدوار

يتناول المريض عجة البيض بالثوم وزيت الزيتون ثلاث مرات لمدة ثلاثة أيام متتابعة.

للانفلونزا

يشرب عصير البرتقال والليمون المضروب فى سبع فصوص ثوم على الريق يومياً مع استنشاق بخار مغلى الثوم قبل النوم مباشرة.

ولعلاج الزكام والرشح يبلع فص ثوم بعد كل أكل مع شرب عصير الثوم فى الليمون واستنشاق بخار الثوم فإنه يفيد فى علاج أمراض البرد عامة.

لعلاج الديدان

تدق ثلاث فصوص ثوم فى حليب ويشرب بدون سكر مساءاً قبل النوم وفى الصباح يتناول شربة خروع وتكرر من حين لآخر فإنه ينظف المعدة من الطفيليات.

لتنشيط الذاكرة

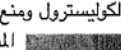
يغلى النعناع ويحلى بالعسل ثم يضاف له سبع قطرات من زيت الحبة السوداء ويشرب دافئاً فى أى وقت.

للحيوية والنشاط

يشرب مغلى ورق الجوز المحلى بالعسل يومياً فى أى وقت من اليوم.

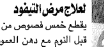
للكوليسترول

لإذابة الكوليسترول ومنع الجلطة يضاف مقدار فصين مهروسين من الثوم مع السلطة يومياً مع المداومة عليه.



لعلاج مرض التيفود

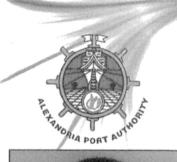
يقطع خمس فصوص من الثوم وتخلط فى لبن ساخن محلى بالعسل ويشرب قبل النوم مع دهن العمود الفقرى للمريض والأطراف بزيت الثوم الممزوج بزيت الزيتون وفى الصباح يستنشق بخار الثوم لمدة دقائق.

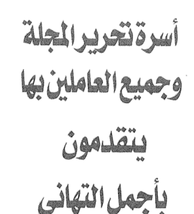


لتورم الأصابع (شتاءاً - صيفاً)

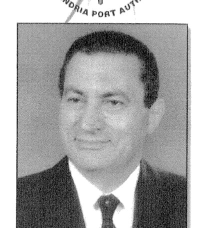
توضع لبخة من البصل الساخن على اليد أو القدم المصابة مساء وقبل النوم حتى الصباح ثم تنزع وتغسل اليد أو القدم مع دهانها بزيت الزيتون مع التدليك.







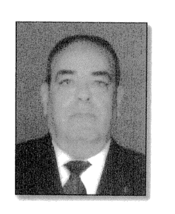




للسيد اللواء بحرى







بثقة السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

على تجديد تعيين سيادته

نائبا لرئيس مجلس إدارة

الهيئة العامة لميناء الإسكندرية

لما قام به من إنجازات وإخلاص فى العمل

ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

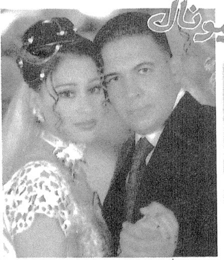
محمد حسنى مبارك



مجتمع إنترناشيونال

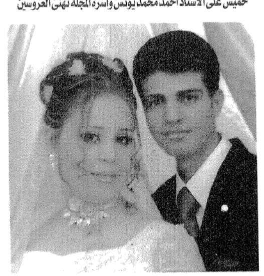


فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تمت خطوبة الزميلة سهير خميس على الأستاذ أحمد محمد يونس وأسرة المجلة تهنئ العروسين

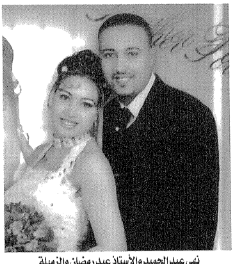


الأستاذ فتحى عبد اللاه والآنسة هبة زيدان
ألف مبروك

إبراهيم رسلان السعودى والآنسة عديلة صلاح الشاذلى
ألف مبروك



عماد السيد بسيونى قطب والآنسة إيناس السيد بسيونى إبراهيم
ألف مبروك



نهى عبد الحميد والأستاذ عيد رمضان والزميلة منال جابر تهنئ العروسين

تهنئة من ملكة محمد خيرت إلى شقيقتها نسمة محمد خيرت بمناسبة الحصول على بكالريوس التربية قسم اللغة الألمانية بتقدير جيد جداً



مبروك النجاح

حمدى صفوت فضالى

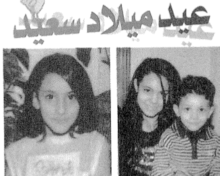
محمد عصام محمود

محمد إبراهيم اللواتى

فاطمة إبراهيم اللواتى

فى حفل بهيج احتفل الأستاذ على مرسى بشركة اليكسمار للملاحة بزفاف كريمته نيڤين على المهندس محمود عبد العال

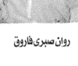
عيد ميلاد سعيد



ندا يوسف وعبد الله يوسف

نانسى يوسف فضالى





روان صبرى فاروق

عادل أحمد الخضرى
كل سنة وأنت طيب ماما، بابا، الأسرة